

990832



Kaakkois-Suomen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 1999 - 2003

Tielaitos
TIEHALLINTO



Kouvola 1999

Kaakkois-Suomen
tiepiiri

08 TIEL/KAA

**Kaakkois-Suomen tiepiirin
Toiminta- ja taloussuunnitelma 1999 – 2003**

Tielaitos
Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kouvola 1999

Raportin tuotanto:
Kaakkois-Suomen tiepiiri
Tiepidon suunnittelu

Tielaitos
Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 KOUVOLA
puh. 0204 44 153

ESIPUHE

Liikenneministeriö laatii vuosittain toimintaansa raamittamaan viittä lähi-vuotta koskevan toiminta- ja taloussuunnitelman (TTS). Tämä on keskeinen asikirja, kun Tielaitos laatii oman vastaavan julkaisunsa. Valtion talousarvio-ssa kohdistetaan vuositason rahoitus tienpitoon, samoin kuin keskeiset tienpidon vaikuttavuustavoitteet. Tienpitorahoitus jyvitetään edelleen tiepiiri-en käyttöön Tielaitoksen tulos- ja talousohjausprosessin kautta, keskushal-linnon ja tiepiirin välisellä tulossopimuksella. Tähän sopimukseen kirjataan myös tiepiirille asetetut, koko tielaitoksen tavoitteita tukevat vaikuttavuusta-voitteet.

Tämä Kaakkois-Suomen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 1999-2003 tukeutuu pääosin Tielaitoksen TTS 2000-2003-julkaisuun sekä tiepiirin ja keskushallinnon väliseen vuotta 1999 koskevaan tulossopimukseen. Muita keskeisiä suunnitelman laadintaan vaikuttaneita asiakirjoja vuonna 1996 julkaistu *Kaakkois-Suomen tieverkon kehittämistarvesuunnitelma 2005* sekä Liikenneministeriön vuonna 1998 julkaisemat *Liikenteen toimintalinjat vuo-teen 2020* sekä *Suomen liikennejärjestelmä 2020*.

Suunnitelmaa laadittaessa on otettu huomioon keskeisten sidosryhmien lausunnot edellisestä TTS:sta (kausi 1998-2002). Suunnitelmasta on val-misteluvaiheessa pyydetty ja saatu alueen maakuntaliittojen kannanotot.

Tiepiirin toiminta-alueena on Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon maakunnat. Tiepiiri laati vuosina 1995-96 yhteistyössä alueensa maakunti-en kanssa edellä mainitun julkaisun *Kaakkois-Suomen tieverkon kehittä-mistarvesuunnitelma 2005*. Tämän suunnitelman tarkistus ja päivitys teh-dään vuosina 1999-2000.

Tämän TTS:n valmistelussa on perusoletuksena, että tienpidon rahoitus pysyy koko suunnittelukauden samalla, 90-luvun alkuvuosia tuntuvasti al-haisemmalla tasolla. Suunnitelmassa on kuitenkin esitetty, miten noin 10 % lisäys perustienpitoon kohdistettaisiin.

Alentuneen rahoitustason vaikutukset on jo nähtävissä tieverkolla. Tiever-kon kunto on alkanut heikentyä. Rajuimmin rahoituksen pieneneminen on vaikuttanut laajennus- ja uusinvestointeihin eli tiestön palvelutasoa paranta-viin rakennushankkeisiin. Supistuneella investointirahoituksella tiepiiri pyrkii pääosin vastaamaan sille asetettuihin vaikuttavuustavoitteisiin. Tässä yhtey-dessä huomioidaan myös maakuntien ja muiden sidosryhmien odotukset.

Tiepiiri on viime vuosina saanut toteutettua useita investointihankkeita EU:n alue- ja rakennepolitiikan tavoitealuerahoituksen ja Interreg-yhteisöaloite-rahoituksen tuella. Ohjelmakausi on nyt päättymässä ja uusi alkaa vuonna 2000. Ohjelmakokonaisuuksien määrittely on tätä kirjoitettaessa vielä kes-ken. On toivottavaa, että tieinfran tarpeet tulevat tässä työssä huomioiduksi.

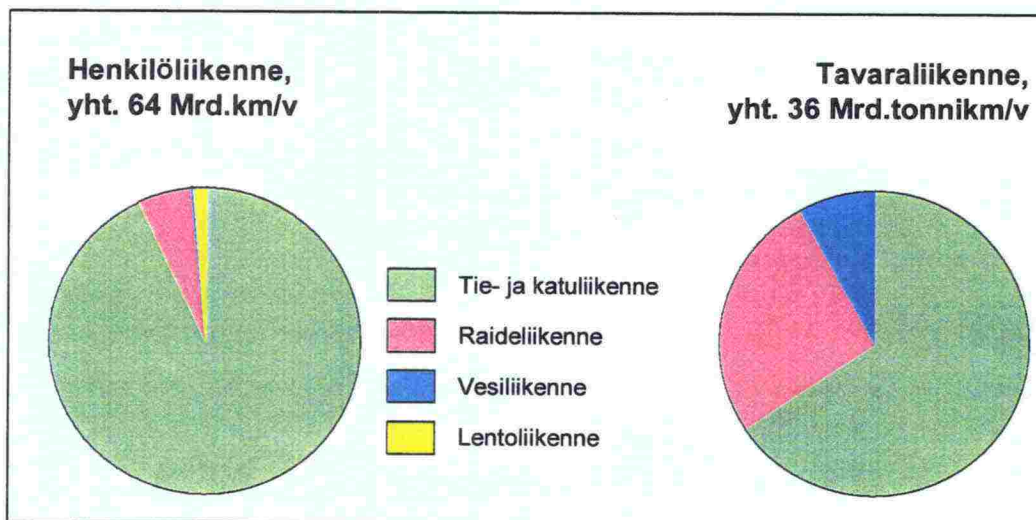
SISÄLTÖ

1	TOIMINTAYMPÄRISTÖ	9
1.1	Tieliikenteen kysyntä	9
1.2	Tieverkko infrastruktuurin osana	11
1.3	Keskeiset ongelma-alueet	12
2	TIEPIIRI OSANA TIELAITOSTA	14
3	TIENPIDON PAINOTUKSET	15
4	TIENPIDON TAVOITEALUEET	16
4.1	Toimintalinjat tavoitteiden lähtökohtana	16
4.2	Liikennejärjestelmän toimivuus	17
4.3	Liikenteen sujuvuus	17
4.4	Liikenneturvallisuus	17
4.5	Ympäristö	18
4.6	Tieverkon kunto	19
4.7	Tienpidon taloudellisuus	19
5	TIENPIDON RAHOITUS JA TOIMENPITEET	19
5.1	Laitostason lähtökohdat	19
5.2	Perustienpito	21
5.3	Tieverkon kehittäminen	27
5.4	EU- ja työllisyysrahoitus	28
6	TOIMINNAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	29
6.1	Vaikutusten arviointi ja seuranta suunnitteluprosessissa	29
6.2	TTS:n suunnitelmatason vaikutukset	30

1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ

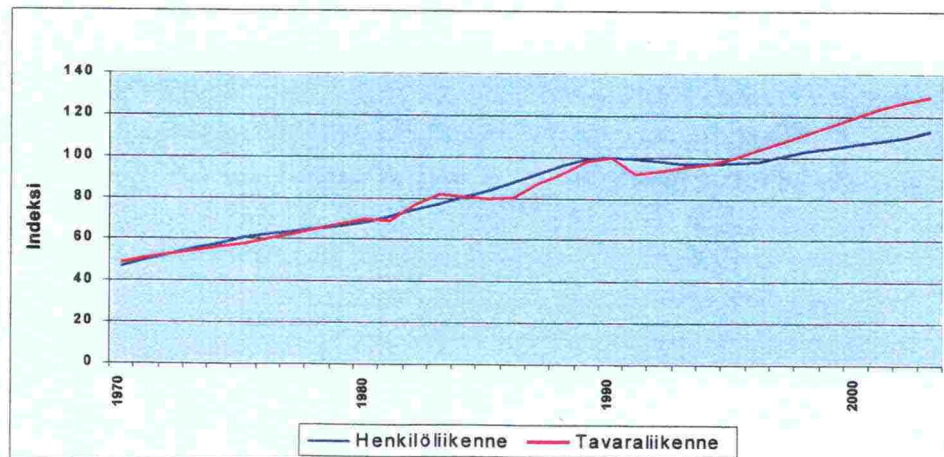
1.1 Tieliikenteen kysyntä

Tieliikenteen osuus koko maan henkilöliikenteestä on 93 % ja tavaraliikenteestä 66 % (kuva 1). Tieliikenteen henkilökuljetussuorite on lähes 60 Mrd. henkilökilometriä ja tavaraliikenteen kuljetussuorite noin 25 Mrd. tonnikilometriä.



Kuva 1. Henkilö- ja tavaraliikenteen suoritejakaumat eri kuljetusmuotojen kesken.

90-luvun alun talouslamavuosina liikennemäärien kasvu pysähtyi muutamaksi vuodeksi. Sen jälkeen tieliikenteen kokonaissuorite kääntyi jälleen kasvuun. Toiminta- ja taloussuunnitelman aikajänteellä, vuosina 1999 – 2003, henkilöliikenteen kasvun ennustetaan olevan keskimäärin 2 % vuodessa ja tavaraliikenteen 3-4 % vuodessa (kuva 2).



Kuva 2. Tieliikenteen suorite vuosina 1970–1997 ja ennuste 1998–2003.
Lähde: Liikenne-ennusteet vuoteen 2003, Liikenneministeriö 1998.

Henkilöautoliikenteen ennustetaan kasvavan vuosina 2000 – 2020 noin 20 % ja tavaraliikenteen noin 40 %.

Kaakkois-Suomen tiepiirissä on yleisiä teitä 9029 km, mikä on 12 % koko maan yleisistä teistä. Yleisten teiden liikennesuoritteesta 11 % ajetaan Kaakkois-Suomessa.

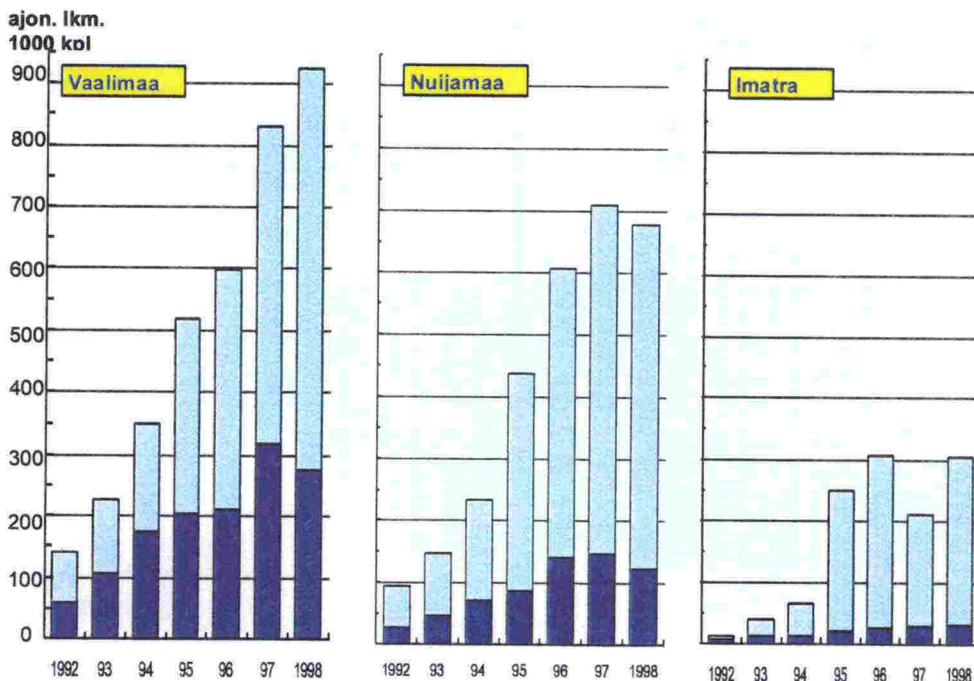
Kaakkois-Suomen liikenteen erityispiirteenä on itärajan läheisyydestä johtuva kansainvälinen liikenne. Rajaliikenne on kasvanut koko 1990-luvun (kuva 3).

Venäjän liikenteen ennusteet perustuvat Venäjän ulkomaankaupan kehitysskenaarioihin. Liikenne-ennusteen pohjana on kehitysennuste, jonka mukaan Venäjän BKT kasvaa 2 % vuodessa, jolloin vienti Venäjälle kasvaisi 7 % vuodessa.

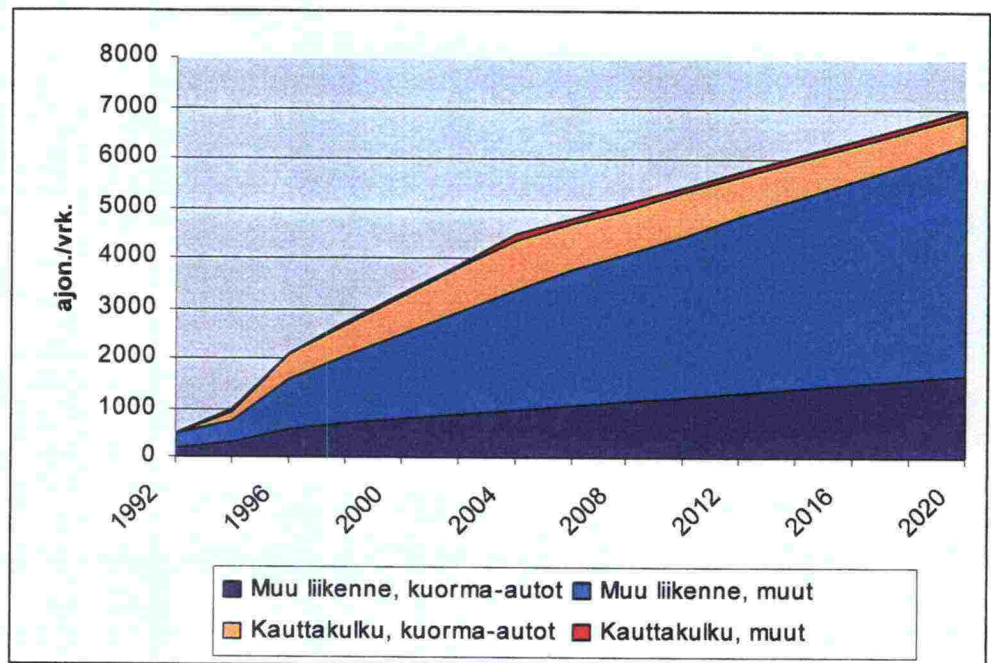
Osa liikenteen kasvusta johtuu ennusteessa tieliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvamisesta. Venäjän rautateiden kapasiteettipulan on oletettu jatkavan tiekuljetusten osuuden kasvua kaksinkertaiseksi 90-luvun puolivälin tilanteesta vuoteen 2005 mennessä. Venäjän autoistumiskehitys lisää edelleen rajan ylittävän henkilöautoliikenteen määrää.

Kauttakulkuliikenteen on arvioitu kasvavan nelinkertaiseksi vuodesta 1995 vuoteen 2005, mm. Venäjän satamien kapasiteettiongelmien ja pohjoisen reitin nopeutumisen ansiosta (huom. Tanskan siltojen valmistuminen).

Liikenteen kehitysennuste Vaalimaalla on esitetty kuvassa 4. Nuijamaan osalta tilanteeseen vaikuttaa jonkin verran raja-aseman ja myös tieyhteyden Viipuri-Nuijamaa kehittäminen. Jos näitä kehittämistoimia ei toteuteta, liikenne Vaalimaan kautta saattaa kasvaa vielä kuvassa 4 esitettyä nopeammin.



Kuva 3. Liikenteen kehitys Kaakkois-Suomen tiepiirin alueen tieliikenteen raja-asemilla vuosina 1992 – 98.



Kuva 4. Vaalimaan rajaliikenteen kehityssennuste.

Kaikkiaan liikennemäärien kasvu Kaakkois-Suomessa on viime vuosina painottunut raskaaseen liikenteeseen, mikä on kasvanut lähes 10 % vuosittain. Kaakkois-Suomi on erityisesti puunjalostusteollisuuden ja transitoliikenteen aluetta. Suomen puunjalostusteollisuuden viennistä yli kolmasosa syntyy Kaakkois-Suomen tuotantolaitoksilla. Maan vilkkaimpiin vientisatamiin, Kotkaan ja Haminaan, kuljetetaan vientituotteita paljon juuri maanteitse.

Kaakkois-Suomen päätiät ovat liikenteellisesti vilkkaita ja raskailla lasteilla kuormitettuja. Pääteiden liikenteen sujuvuuden turvaaminen on kansantaloudellisestikin tärkeää. Kaakkois-Suomi on myös merkittävä raaka-aineiden, erityisesti puutavaran, lähdealue. Jo tämänkin takia alueen alempi tieverkko on pidettävä liikenteen tarpeita tyydyttävässä kunnossa läpi vuoden.

1.2 Tieverkko infrastruktuurin osana

Valta- ja kantateiden muodostama päätieverkko toimii valtakunnallisten ja maakunnallisten keskusten välisen liikenteen väylinä. Verkko sisältää myös tärkeimmät ulkomaille ja ulkomailta suuntautuvat tieliikennereitit. Pääteitä on Kaakkois-Suomessa yhteensä 1384 km.

Seututiet ovat seutukuntien sisäisiä, päätieverkkoon liittyviä merkittäviä tieyhteyksiä. Kaakkois-Suomessa näitä teitä on yhteensä 1520 km.

Muita yleisiä teitä, yhdystieitä, on Kaakkois-Suomessa yhteensä 6124 km.

Seutu- ja yhdystiet muodostavat yhdessä kuntien ylläpitämien katujen ja kaavateiden kanssa pääosan alueellisesta liikenneinfrastruktuurista. Niiden ylläpito ja kehittäminen on osa alueellista vuorovaikutusta tiepiirin ja aluekehitysviranomaisten kesken.

Tielaitoksen yhdystiet ja maaseudun yksityistieverkko muodostavat yhdessä haja-asutusalueiden liikenneinfrastruktuurin. Sitä on syytä tarkastella ja kehittää yhtenä kokonaisuutena yhdessä kuntien ja yksityistiekuntien kanssa.

EU:ssa on määritelty yleiseurooppalainen liikenneverkko TEN (Trans-European Network) ja sen keskeisenä osana tieverkko TERN (Trans-European Road Network). Verkolla pyritään tehostamaan yhteismarkkinoiden toimintaa. Kaakkois-Suomen teistä TERN-verkkoon sisältyvät seuraavat osuudet:

- Valtatie 5 koko piirin osuudella
- Valtatie 6 Koskenkylästä Lappeenrantaan
- Valtatie 7 kokonaan ja
- Valtatie 13 Lappeenrannasta Nuijamaalle

Valtatie 13 välillä Lappeenranta – Mikkeli on mukana liikenneministeriön luonnoksessa TERN-verkkoon tehtäväksi tarkistukseksi. Tarkistukset tullevat ajankohtaisiksi lähivuosina.

1.3 Keskeiset ongelma-alueet

Moniongelmaiset valtatiet

Maan päätiestöllä on lukuisia moniongelmaisia tiejaksoja, joilla tien palvelutaso ja liikenneturvallisuus ei vastaa niille asetettuja vaatimuksia. Osuudet ovat liikennemääriin suhteutettuina liian kapeita ja linjaukseltaan ongelmallisia. Liittymätiheys on useimmiten liian suuri. Myös rakenneongelmia esiintyy.

Moniongelmaisiksi luokiteltavat päätiejaksot Kaakkois-Suomessa ovat

- Valtatie 5 Mäntyharjulta Mikkeliin ja edelleen Varkauteen,
- Valtatie 6, Koskenkylä - Kouvola ja Lappeenranta – Imatra,
- valtatie 13 välillä Mikkeli – Ristiina,
- valtatie 15 välillä Kotka – Kouvola ja
- valtatie 26 välillä Hamina – Taavetti.

Tieverkon kehittämistarpeet kaupunkiseuduilla

Tiepiirin alueella on kaksi kaupunkia, Hamina ja Savonlinna, joissa valtatieteyhteys läpi kaupungin on osa katuverkkoa. Kummassakin kaupungissa tästä aiheutuu huomattavia sujuvuus- ja ympäristöhaittoja sekä maankäytöllisiä ongelmia.

Kaupunkiseutujen maankäytön laajentuminen yleensäkin aiheuttaa liikennejärjestelmän kehittämistarpeita, jotka kohdistuvat myös yleisiin teihin kaupunkien sisääntulo- ja ohitusväylillä.

Terminaaliyhteydet

Taloudellinen ja toimiva liikennejärjestelmä on yksi yhteiskunnan toiminnan perusedellytyksistä. Liikennejärjestelmän laadun määrää matka- ja kuljetusketjujen tehokkuus. Terminaalit kuten satamat ja suuret teollisuuslaitokset sekä niiden yhteydet päätie- ja rataverkkoon ovat avainasemassa.

Tiepiirin alueella on kolme merkittävää terminaaliyhteyksien ongelmakohta:

- Kotkan ja Haminan satamien yhteydet valtatielle kulkevat osittain katuverkkoa pitkin. Kotka on maan vilkkain vientisatama ja Hamina kolmanneksi vilkkain.
- Kuusankoskella suuren puunjalostusteollisuuslaitoksen ainut yhteys pätieverkkoon kulkee kaupungin keskustan läpi.

Tieverkon kunto

Alemman luokan tieverkon kunto on jonkin verran heikentynyt viimeisten viiden vuoden aikana. Kuntotason hienoinen lasku ei ole yllättänyt tienpitäjiä, vaan on seurausta tietoisesta, tienpitorahoituksen niukkenemisestä johtuvasta toimintapolitiikasta. Tason muutos on luonnollisesti aiheuttanut tyytymättömyyttä erityisesti haja-asutusalueilla.

Erityisesti tiestön rakenteellisen kunnon kehityksestä ollaan tiepiirissä huolestuneita. Monet tieosuudet, myös päätieverkolla, ovat rakenteellisen mitoituskänsä ääri rajoilla. Tulevina vuosina toiminnan painopistettä onkin suunnattava nykyistä enemmän tiestön kunnon säilyttämiseen.

Liikenneturvallisuus

Liikenneministeriö on asettanut vuosittain Tielaitokselle ja Tielaitoksen keskushallinto edelleen tiepiireille henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämistavoitteen. Tavoitteen saavuttaminen on käynyt vuosi vuodelta vaikeammaksi. Näin on käynyt myös Kaakkois-Suomessa, kustannustehokkaita (halvat) toimet on pääosin tehty.

Suurimpia ongelma-alueita ovat taajamien ja kaupunkiseutujen kevyen liikenteen turvallisuus sekä päätieverkon kohtaamisonnettomuudet. Kaakkois-Suomessa kansainvälinen itäliikenne aiheuttaa vielä omat erityisongelmasa.

Ympäristö

Tienpito ja liikenne aiheuttavat ainakin alueellisesti ympäristökuormitusta, joka on pystyttävä hallitsemaan.

Liukkaudentorjuntasuola voi pohjavesiin päästessään aiheuttaa kloridipitoisuuden kasvua. Erityisesti tarkkailtavia tässä mielessä ovat harjumuodostumien kautta johdettujen talvellakin paljaana pidettävien pääteiden läheisyydessä olevat pohjavesialueet. Pohjavesien suojaustarpeita – tai ainakin tehostetusti tarkkailtavia pohjavesialueita – on Kaakkois-Suomessa muun maan keskiarvoa enemmän.

Meluongelmia esiintyy paikallisesti lähinnä kaupunkitaajamien läheisyydessä. Tiemelualueilla (deibelikriteerit ylittävillä alueilla) asuu nykyisin noin 6000 ihmistä.

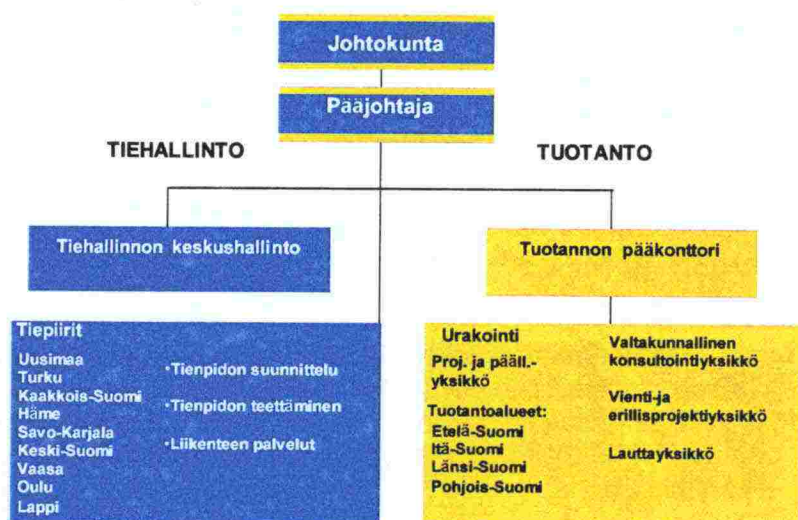
Niin pohjavesi- kuin meluongelmakohteisiinkin joudutaan hakemaan parantavia ratkaisuja tapauskohtaisesti. Keskeistä on kuitenkin se, että ympäristönäkökohdat otetaan perusteellisesti tarkasteltaviksi jo maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitteluvaiheessa.

2 TIEPIIRI OSANA TIELAITOSTA

Tielaitos jakautui vuoden 1998 alussa sisäisesti kahtia, tiehallintoon ja tuotantoon. Tiehallinnon vastuulla on tie- ja liikenneolojen sekä tieverkon ylläpito ja kehittäminen. Tähän sisältyy myös tienpidon tuotteiden ja palvelujen suunnittelu, ohjelmointi ja tilaaminen. Tuotannon tehtävänä on tuottaa ja myös kehittää alalla tarvittavia tuotteita ja palveluja.

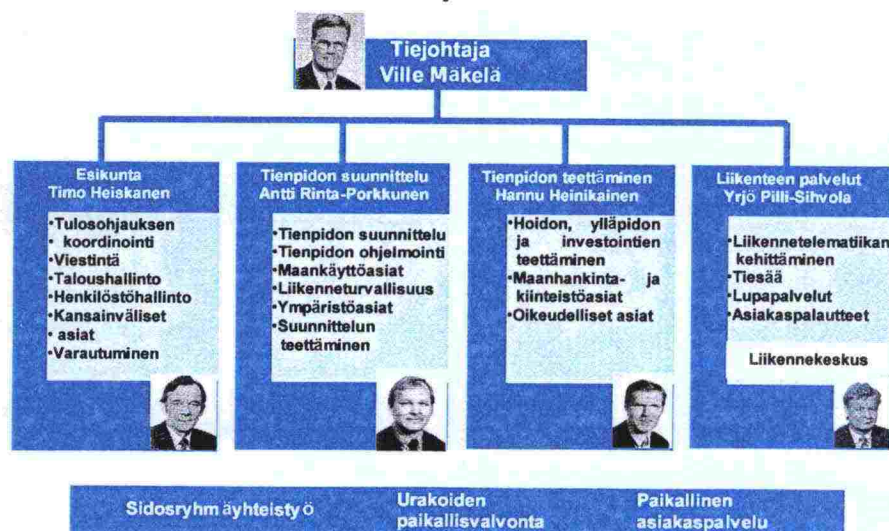
Tuotanto varautuu kilpailun avautumiseen toimintasektorillaan. Tiehallinto puolestaan edistää aktiivisesti alan toimivien, kilpailtujen markkinoiden syntymistä ja kehittymistä ja pyrkii kilpailuttamaan markkinoilla toimivia tuottajia.

Tielaitoksen johtokunta ja pääjohtaja vastaavat koko Tielaitoksen toiminnasta (kuva 5).



Kuva 5. Tielaitoksen rakennemalli 1.1.1999.

Tiepiiri on osa tiehallinnon organisaatiota. Kaakkois-Suomen tiepiirin (kuva 6) toiminta-alueena on kolmen maakunnan – Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon – muodostama alue. Maakunnista Kymenlaakso ja Etelä-Karjala kuluva Etelä-Suomen lääniin ja Etelä-Savo Itä-Suomen lääniin.



Kuva 6. Kaakkois-Suomen tiepiirin organisaatio 1.1.1999.

3 TIENPIDON PAINOTUKSET

Tienpitotoimia suunnataan rahoituksen puitteissa Tielaitoksen toimintapolitiikan mukaisesti, tienkäyttäjien ja keskeisten sidosryhmien odotukset huomiioon ottaen. Tienpidon painopistealueet suunnitelmakaudella ovat:

- tiestön päivittäinen liikennöitävyys,
- tiestön kunto,
- liikenneturvallisuus ja
- elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus.

Tiestön päivittäinen liikennöitävyys turvataan pääasiassa tiestön hoito- toimin kaikkina vuorokauden aikoina hyväksytyjen toimintalinjojen mukaisesti. Hoidon osuus perustienpidon rahoituspanoksesta on Kaakkois-Suomessa lähes 40 %. Myös poikkeuksellisissa sääoloissa päivittäinen liikennöitävyys on etusijalla.

Tieverkon kunto halutaan pitkällä tähtäyksellä saada sellaiselle tasolle, että tienpitäjän ja tienkäyttäjien kustannukset minimoituvat. Tämä merkitsee tienpitäjän kannalta muun muassa sitä, että tiestön pääoma-arvosta huolehditaan eikä sitä päästetä vähenemään. Tienpidon nykyisellä rahoitustasolla joudutaan kuitenkin asettamaan tieverkon eri osat tärkeysjärjestykseen. Pääteiden ja muiden liikenteellisesti merkittävimpien teiden kuntotilan säilyttäminen on ensisijaista ja säästötoimia kohdistetaan alemmalle tieverkolle.

Liikenneturvallisuuden jatkuva parantaminen on keskeinen yhteiskunnallinen tavoite. Tiepiiri tekee osaltaan valtakunnallista ja alueellista liikenneturvallisuustyötä kohdistamalla omia investointejaan ja muita tienpitotoimia liikenneturvallisuutta edistäviin kohteisiin. Lisäksi toimitaan kiinteässä yhteistyössä alueellisten sidosryhmien kanssa. Keskeisiä sidosryhmiä tässä toiminnassa ovat erityisesti poliisi, Liikenneturva, alueen kunnat, maakuntien liitot ja lääninhallitukset.

Elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus vaikuttaa alueen ja koko maan elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Sujuvuuspuutteiden poistamisen priorisoinnissa asetetaan etusijalle elinkeinoelämän tarpeet.

Sidosryhmäyhteistyö on aina ollut tärkeä osa tienpitoa. Erityisesti maakuntayhteistyön merkitys on kuitenkin entisestään kasvanut, kun laki alueiden kehittämisestä tuli voimaan. Tavoitteena on, että maakuntien aluekehitysstrategiat ja Tielaitoksen tavoitteet ja toimintalinjat sovitetaan aluetasolla yhteen, toisiaan tukeviksi ohjelmiksi.

Merkittävän osan yhteistyöstä muodostaa EU:n tavoitealue- ja yhteisöaloite- rahoitteisten toimien valmistelu.

Kuntatason yhteistyöllä on pitkät perinteet. Lakisääteisen, muun muassa kaavoitukseen liittyvän yhteistoiminnan, lisäksi harjoitetaan tiivistä yhteistyötä tienpidon tarpeiden selvittämiseksi. Tästä ovat hyvänä esimerkkinä kuntien kanssa yhdessä laadittavat liikenneturvallisuussuunnitelmat.

4 TIENPIDON TAVOITEALUEET

4.1 Toimintalinjat tavoitteiden lähtökohtana

Tielaitoksen ja myös Kaakkois-Suomen tiepiirin tts-kauden toimintalinjojen lähtökohtana ovat Liikenneministeriön määrittelemät *Liikenteen toimintalinjat vuoteen 2020* (LM 1997):

Talous

- Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus
 - Liikenne ja kuljetukset hoidetaan mahdollisimman pienillä yhteiskuntataloudellisilla kustannuksilla.
 - Liikenneverkon pääoma-arvo pidetään sellaisena, että yhteiskunnan ja käyttäjien kustannukset ovat optimissa.
- Yritystalous
 - Liikennejärjestelmä mahdollistaa elinkeinoelämän järkevän sijoittumisen siten, että se tukee alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä sekä luo edellytykset kansainvälistä kilpailukykyä vahvistavalle logistiikan kehitykselle.
 - Liikennejärjestelmän kehittämisellä ja kansainvälisellä yhteistyöllä varmistetaan kotimaiselle kuljetuselinkeinolle hyvät toimintaedellytykset kotimaassa, lähialueilla ja kansainvälisesti.
 - Liikennejärjestelmällä taataan tavaraliikenteen sujuvuus ja toimintavarmuus.

Alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo

- Liikkumisen alueellinen tasa-arvo
 - Liikennejärjestelmä tukee alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä.
 - Toiminta-alueen eri osiin tarjotaan alue- ja yhdyskuntarakenteen edellyttämät yhteydet ja liikennepalvelut.
- Liikkumisen sosiaalinen tasa-arvo
 - Kaikille väestöryhmille tarjotaan liikkumisen mahdollisuus ja peruspalvelujen saatavuus.

Ympäristö ja turvallisuus

- Ihmisiin kohdistuvien haittavaikutusten minimointi
 - Liikenneonnettomuuksissa kuolee ja loukkaantuu mahdollisimman vähän ihmisiä ja onnettomuuksista aiheutuu nykyistä selvästi vähemmän kustannuksia.

- Liikennejärjestelmän aiheuttamat terveyshaitat ovat mahdollisimman vähäiset.
- Luontoon kohdistuvien hättäv vaikutusten minimointi
- Liikennejärjestelmän sopeutuminen rakennettuun ympäristöön
 - Liikennejärjestelmä tukee alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, maisemaan, kaupunkikuvaan, rakennuksiin ja kulttuuriperintöön liittyviä tavoitteita.
- Luonnonvarojen säästäminen

4.2 Liikennejärjestelmän toimivuus

Toiminnan lähtökohtana on koko liikenteen näkökulma mukaan lukien muut liikennemuodot ja liikenneverkot. Tiepiiri osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen yhdessä sidosryhmien kanssa.

Toimiva liikennejärjestelmäsuunnittelu ottaa huomioon elinkeinoelämän tarpeet, tukee turvallisen liikenneympäristön kehittämistä, kevyen ja joukkoliikenteen asemaa, liikenteen ympäristöhaittojen ennaltaehkäisyä ja vaikuttaa liikenteen kysyntään.

Päämääränä on, että liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan ainakin kaikille yli 50 000 asukkaan kaupunkiseuduille.

4.3 Liikenteen sujuvuus

Sujuvuutta voidaan tarkastella tien teknisen tason ja liikenteellisen toimivuuden kautta. Tekniseen tasoon kuuluvat lähinnä verkon kattavuus ja kunto. Liikenteellinen taso kattaa matka-aikojen ennustettavuuden ja ajonopeuden suhteessa verkolle asetettuihin nopeustasovaatimuksiin. Sujuvuuteen vaikuttavat sekä hoidon ja ylläpidon toimenpiteet että investoinnit tiehen ja hallintamenetelmiin.

Tavoitteena on, että liikenteen kasvusta huolimatta elinkeinoelämän kuljetuksia häiritsevät ruuhkat eivät lisäänty eikä matka-aikojen ennustettavuus heikkene.

4.4 Liikenneturvallisuus

Tavoitteena on kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtavien onnettomuuksien jatkuva väheneminen.

Valtioneuvosto teki vuonna 1997 periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta:

Valtioneuvosto asettaa tavoitteeksi vuodelle 2005 liikenneturvallisuuden jatkuvan parantamisen siten, että vakavimmat henkilövahingot vähenevät yhtä nopeasti kuin 1990-luvulla ja että Suomessa lähennytään Ruotsin ja Norjan turvallisuustasoa.

Tieliikenteen turvallisuus on monien tekijöiden summa. Siihen vaikuttavat tienpitotoimien lisäksi muun muassa liikennemäärien kehitys, maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovitus, liikenteen säätely ja valvonta, liikennekäyttäytyminen, ajoneuvojen turvallisuuden parantaminen sekä turvalaitteiden ja -varusteiden käyttö.

Tielaitos on määritellyt valtioneuvoston periaatepäätöstä tukemaan toimintalinjansa liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Näin halutaan varmistaa, että laitoksen oma panostus liikenneturvallisuustyöhön on systemaattista ja mahdollisimman tehokasta. Toimintalinjojen yleisten periaatteiden mukaisesti tiepiiri suuntaa liikenneturvallisuustoimia seuraavasti:

- Investointiluonteiset toimet suunnataan siten, että niistä saadaan mahdollisimman suuret onnettomuuskustannussäästöt.
- Koko tieverkolla tehdään kustannuksiltaan pieniä, mutta onnettomuusriskiä tehokkaasti vähentäviä toimia.
- Tiestön hoidolla, erityisesti talvihoidolla, varmistetaan tienkäyttäjille mahdollisimman vakaat ja yllätyksettömät liikkumisolot.

Kaakkois-Suomen tiepiirin alueella liikenteen erityispiirteinä ja samalla liikenneturvallisuusriskinä ovat itärajan läheisyydestä johtuva kansainvälinen liikenne ja puunjalostusteollisuuden raskaat raaka-ainekuljetukset. Piiri tulee panostamaan erityisesti näiden riskien hallintaan.

4.5 Ympäristö

Tavoitteena on tieliikenteen ja tienpidon haittojen vähentäminen ja ennaltaehkäisy sekä ratkaisujen hyvä sopeuttaminen ympäristöön.

Tavoitteiden saavuttamiseksi vähennetään nykyisten teiden, liikenteen ja tienpidon ympäristöhaittoja toteutamalla kiireelliset pohjavesi- ja melusuojaukset. Taajamien parantamishankkeiden tärkeänä lähtökohtana liikenneturvallisuuden edistämisen ohella on tien hyvä sopeuttaminen taajamaympäristöön.

Vuosina 1994-98 suolaa käytettiin tiepiirin teillä keskimäärin 12 000 tonnia/v. Tavoitteena on, että toimintalinjoja säätelemällä ja käytännön hoitotoimista vastaavien tuottajien menettelyjä kehittämällä voidaan vähentää suolan käyttöä niin, että vuonna 2002 selvittää alle 9 000 tonnilla, liikenneturvallisuuden siitä kärsimättä.

Puhdasta tonnivähennämätavoitetta tärkeämpänä tiepiiri pitää kuitenkin onnistumista tie- ja osuuskohteisissa liukkaudentorjuntastrategioissa. Pistekohtaisesti pyritään minimoimaan suolan käyttö pohjavesiongelmakohteissa.

4.6 Tieverkon kunto

Tien kunnolla tarkoitetaan tien rakenteen ja pinnan kuntoa, niin päällysteillä teillä kuin sorateilläkin.

Tienpidon pitkän aikavälin tavoitteena on saattaa tieverkon kunto sellaiseksi, että ylläpitokustannusten ja tienkäyttäjien kustannusten summa on minimissä.

Tienpidon nykyisellä rahoitustasolla on kuitenkin jouduttu tinkimään tavoitteesta ja asettamaan tieverkon eri osat tärkeysjärjestykseen. Pääteiden ja muiden liikenteellisesti merkittävimpien teiden kuntotilan säilyttäminen on nykyrahoituksella ensisijaista ja säästötoimia kohdistetaan edelleen alemmalle tieverkolle.

Tiestön päivittäinen liikennöitävyys halutaan joka tapauksessa varmistaa. Tämä merkitsee muun muassa sitä, että kelirikkohaittoja pyritään vähentämään systemaattisesti.

4.7 Tienpidon taloudellisuus

Tavoitteena on tienpidon tuotteiden taloudellisuuden jatkuva parantaminen ja tiehallinnon oman toiminnan tehokkuuden parantaminen.

Tuotteiden taloudellisuuden parantamiseksi panostetaan teettämistoiminnan kehittämiseen ja toimivien, kilpailtujen markkinoiden luomiseen tienpidon toimialalle.

Tiehallinnon oman toiminnan taloudellisuutta parannetaan sopeutamalla resurssit vastaamaan tienpidon rahoituksen ja kysynnän edellyttämää tarvetta.

Taloudellisuuden mittareita kehitetään ja otetaan käyttöön sekä oman toiminnan että tuotteiden taloudellisuuden arviointiin.

5 TIENPIDON RAHOITUS JA TOIMENPITEET

5.1 Laitostason lähtökohdat

Tielaitos saa pääasiallisen rahoituksensa valtion budjetin perustienpidon ja kehittämisen momenteilta.

Kehittämishankkeet päätetään valtakunnallisesti yhdenmukaisin perustein valtion talousarvion tekemisen yhteydessä. Hankkeet ovat suuria laajennus- ja uusinvestointikohteita. Tiepiirit esittävät ja perustelevat hankkeita toteutettaviksi ja huolehtivat hankkeiden suunnittelusta ja rakentamisesta sen

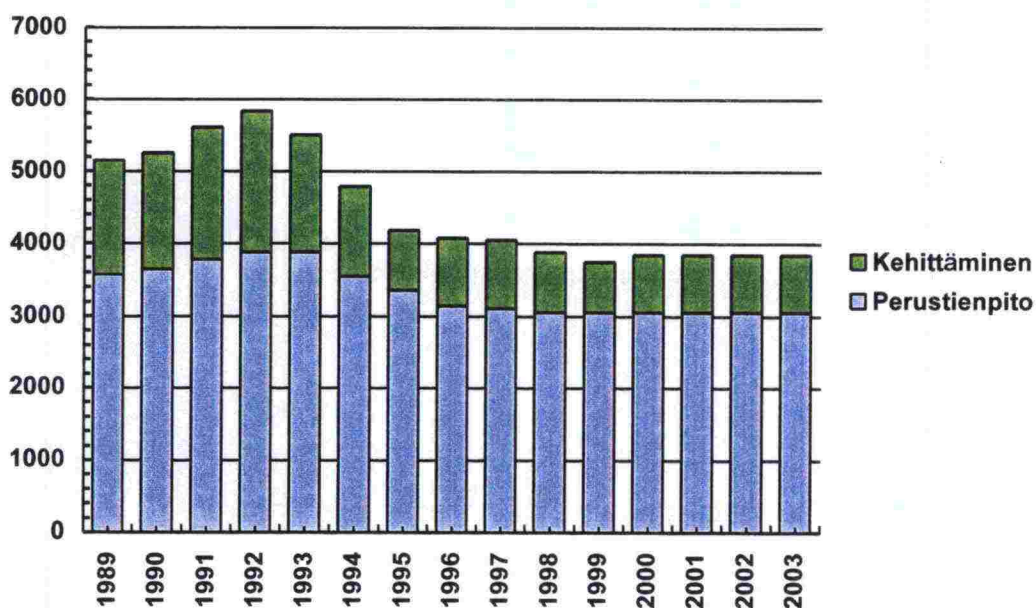
mukaan kuin rahoitusta myönnetään. Muu yhteiskunta esittää kantansa toteutusjärjestyksestä Tielaitokselle, liikenneministeriölle ja suoraan poliittisille päättäjille.

Perustienpidon momentilta rahoitetaan Tielaitoksen muu toiminta, kuten teiden ja teihin liittyvien laitteiden hoito ja ylläpito, liikenneturvallisuus- ja ympäristötoimet sekä alemman tieverkon rakennus- ja parannushankkeet.

Tielaitoksen sisäisessä tulosohjauksessa tiepiireille asetetaan perustienpidon rahoituskehykset sekä tienpitoon liittyvät vaikuttavuustavoitteet. Näiden lähtökohtien perusteella tiepiiri suunnittelee ja valitsee toteutettavat toimenpiteet ja parannushankkeet siten, että tavoitteet toteutuvat mahdollisimman hyvin annetuilla määrärahoilla. Tämän lisäksi tiepiiri yrittää valita toimenpiteensä siten, että ne tukevat maakunnallisia tavoitteita.

Koko tienpidon rahoitus on vähentynyt tuntuvasti sitten 1990-luvun alkuvuosien (kuva 7). Liikenneministeriön Tielaitokselle osoittama perustienpidon rahoitus vuodelle 1999 on 3 051 Mmk. Liikenneministeriö on lisäksi antanut Tielaitoksen toiminnan suunnittelun lähtökohdaksi tasan saman suuruisen rahoituskehiksen, 3 051 Mmk vuosittain ajanjaksolle 2000 – 2003.

Tieverkon kehittämisrahoitus vuonna 1999 on 691 Mmk. Vuosien 2000 – 2003 kehys on 791 Mmk vuosittain.



Kuva 7. Tielaitokselle osoitettujen tienpidon määrärahojen vuosittainen kehitys vuosina 1989 – 1999 sekä määräraha- ja kehityskavat vuosille 2000 – 2003.

Tielaitos on laatinut liikenneministeriön asettamien kehysten perusteella tehdyn suunnitelman rinnalle myös vuositasolla 500 Mmk korkeampaan tasoon tehdyn kehittämisvaihtoehdon. Suunnitelman mukaan lisärahoituksesta käytettäisiin 300 Mmk perustienpitoon ja 200 Mmk tieverkon kehittämishankkeisiin.

Kehittämisvaihtoehdolla voitaisiin hidastaa tai kokonaan pysäyttää tieverkon kunnan heikkeneminen ja parantaa liikenneturvallisuustavoitteen toteutumismahdollisuuksia perustienpidon investointeja lisäämällä. Kehittämishankkeiden lisärahoitus käytettäisiin pääasiassa käynnissä olevien hankkeiden aikataulujen tiivistämiseen ja joidenkin kiireellisten uusien hankkeiden käynnistämiseen.

Investointihankkeiden toteutukseen voi tapauskohtaisesti olla käytettävissä myös EU- ja työllisyysrahoitusta. Lisäksi moniin tiepiirin toteuttamiin rakennushankkeisiin sisältyy myös muiden osapuolten sitoumusosuuksia.

5.2 Perustienpito

Kaakkois-Suomen tiepiirin perustienpidon vuosirahoitus on viidessä vuodessa vähentynyt yli 100 Mmk:lla. Vuonna 1999 rahoitus on 284 Mmk, kun vielä vuonna 1994 samalle alueelle oli käytettävissä ptp-rahoitusta 400 Mmk.

Piirin toiminta on sopeutettu vähentyneeseen rahoitukseen. Tiehallinnon oman toiminnan kuluja on pienennetty, samoin tiestön hoidon ja kunnostuksen. Silti suurimmat leikkaukset on kohdistettu investointitoimintaan. Kun vuonna 1994 käytettiin perustienpidon investointeihin ja niiden suunnitteluun yhteensä noin 150 Mmk, oli vastaava summa vuonna 1998 enää 100 Mmk, mistä 70 Mmk käytettiin laajennus- ja uusinvestointeihin.

Taulukossa 1 on esitetty tiepiirin perustienpitomäärärahan käyttösuunnitelma vuosille 1999 – 2003. Perussuunnitelman mukaan laajennus- ja uusinvestointeihin ja niiden suunnitteluun käytetään vuosittain alle 60 Mmk. Investointirahoitus vähenee näin ollen edelleen tuntuvasti.

Taulukossa 2 on esitetty tiepiirin perustienpitörahoituksen muutossuunnitelman lisärahoituksen kohdentaminen. Suunnitelma on laadittu vuosien 2000 – 2003 osalta 30 Mmk perussuunnitelmaa suurempaan kehykseen. Muutossuunnitelmassa investointirahoitus nousee vuositasolla hieman yli 20 Mmk perussuunnitelmaan verrattuna, mistä 17-18 Mmk kohdistuisi vuosittain laajennus- ja uusinvestointeihin. Lisäksi muutossuunnitelmassa panostetaan perussuunnitelmaa enemmän päällystettyjen teihin, kelirikkorjauksiin ja sorateiden hoitoon. Näillä toimilla katkaistaisiin alemman tieverkon palvelutason heikkeneminen.

Taulukko 1. Kaakkois-Suomen tiepiirin perustienpidon rahoitussuunnitelma vuosille 1999 – 2003. Suunnitelma on laadittu Tielaitoksen keskushallinnon määrittämään rahoituskehykseen, joka puolestaan perustuu Liikenneministeriön Tielaitokselle asettamiin kehyksiin.

KaS ptp-määrärahakehys, Mmk	Tot. 1998	Suunnitelma				
		1999	2000	2001	2002	2003
Talvihoito	55,4	52,5	52,0	52,0	52,0	52,0
Liikenneympäristön hoito	29,8	25,0	27,0	28,0	28,0	28,0
Rakenteiden ja laitteiden hoito	10,5	8,5	10,5	10,5	11,0	11,0
päälysteiden paikkaus	5,5	4,6	5,5	5,5	5,5	5,5
rakenteiden ja laitteiden hoito	3,0	2,1	3,0	3,0	3,5	3,5
siltojen hoito	2,0	1,8	2,0	2,0	2,0	2,0
Sorateiden hoito	23,5	17,0	18,0	17,0	17,0	16,0
Päällystettyjen teiden ylläpito	28,2	40,7	36,0	36,0	36,0	36,0
Rakenteiden ja laitteiden ylläpito	6,7	11,6	9,0	10,5	10,0	10,0
päällystetyt tiet	2,9	4,0	3,5	4,0	4,0	4,0
Soratiet	2,2	3,0	2,5	2,5	2,5	2,5
Sillat	1,6	4,6	3,0	4,0	3,5	3,5
Korvausinvestoinnit	32,5	28,9	32,5	33,0	32,0	33,0
päällystetyt tiet	19,9	15,3	18,0	20,0	20,0	20,0
Soratiet	5,6	7,0	6,5	7,0	6,5	7,0
Sillat	5,0	5,6	6,0	4,0	3,5	4,0
tie- ja rak.suunnittelu	2,0	1,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Laajennus- ja uusinvestoinnit	70,0	58,8	59,0	57,5	59,0	59,5
investoinnit ilman suunnittelua	61,5	50,8	51,0	49,5	51,0	51,5
tie- ja rak.suunnittelu	8,5	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
Hankekoht. yleis- ja esisuunnittelu	3,0	3,4	3,0	3,0	3,0	3,0
Tiehallinto	38,4	37,6	37,0	36,5	36,0	35,5
Yhteensä	298,0	284,0	284,0	284,0	284,0	284,0

Taulukko 2. Kaakkois-Suomen tiepiirin perustienpidon rahoituksen muutos-suunnitelma vuosille 1999 – 2003, lisärahoituksen kohdentaminen. Suunnitelma on laadittu Tielaitoksen keskushallinnon laatimaan perustienpidon kehittämissuunnitelman kehykseen.

KaS ptp-määrärahakehys, Mmk	Muutossuunnitelma				
	1999	2000	2001	2002	2003
Talvihoito	-	-	-	-	-
Liikenneympäristön hoito	-	-	-	-	-
Rakenteiden ja laitteiden hoito	-	-	-	-	-
päälysteiden paikkaus	-	-	-	-	-
rakenteiden ja laitteiden hoito	-	-	-	-	-
siltojen hoito	-	-	-	-	-
Sorateiden hoito	-	2,0	3,0	3,0	4,0
Päällystettyjen teiden ylläpito	-	4,0	4,0	4,0	4,0
Rakenteiden ja laitteiden ylläpito	-	1,0	1,0	1,0	1,0
päällystetyt tiet	-	0,5	0,5	0,5	0,5
soratiet	-	0,5	0,5	0,5	0,5
sillat	-	-	-	-	-
Korvausinvestoinnit	-	4,5	3,5	4,5	3,5
päällystetyt tiet	-	2,0	-	-	-
soratiet	-	2,5	2,0	2,5	2,0
sillat	-	-	1,0	1,5	1,0
tie- ja rak.suunnittelu	-	-	0,5	0,5	0,5
Laajennus- ja uusinvestoinnit	-	18,0	18,0	17,0	17,0
investoinnit ilman suunnittelua	-	16,5	16,5	16,0	16,0
tie- ja rak.suunnittelu	-	1,5	1,5	1,0	1,0
Hankekoht. yleis- ja esisuunnittelu	-	0,5	0,5	0,5	0,5
Tiehallinto	-	-	-	-	-
Yhteensä	-	30,0	30,0	30,0	30,0

5.2.1 Hoito

Talvihoito

Talvihoidon taso määräytyy tien hallinnolliseen luokkaan ja liikennemäärään perustuvan talvihoitoluokituksen (liite 8) mukaan.

Talvihoidon toimintalinjoihin ei tehdä merkittäviä muutoksia. Tavoite on, että päätiestöllä on talviaikaankin hyvät ajo-olosuhteet, seututeillä vähintään tyydyttävät ja yhdystieverkolla liikennöinnin kannalta riittävät.

Talvihoidon rahoitustasoa on tts-kaudelle hieman pienennetty. Rahoitustarpeen odotetaan vähenevän hoitotoiminnan tuottavuuden paranemisen myötä.

Liukkaudentorjuntasuolan käyttöä pyritään vähentämään. Vähentämiseen odotetaan päästävän hoidon hankintamenettelyjä ja laatuvaatimuksia kehittämällä. Urakoitsijoilta edellytetään menetelmien tehostamista ja toimivia laatujärjestelmiä.

Liikenneympäristön hoito

Liikenneympäristön hoito kattaa tiemerkinätyöt, liikennemerkkien kunnossapidon, vihertyöt, puhtaanapidon ja tievalaistuksen hoidon. Toiminnalla varmistetaan osaltaan päivittäinen liikennöitävyys ja sille kohtuullinen palvelutaso.

Tts-kaudella hoidon laatutaso säilyy pääosin edellisvuosien tasolla. Tiemerkinätyöjen laatutasoa vilkkaimmilla pääteillä parannetaan. Tienvarsien vihrehoidossa siirrytään enenevässä määrin luonnonmukaiseen hoitotapaan ja maiseman hoitoa yhteistyönä maanomistajien, kyläyhteisöjen ja muiden yhteistyötahojen kanssa suositaan.

Sorateiden hoito

Sorateiden hoitoon sisältyy pinnan taseus, paikkaukset ja pölynsidonta sekä sorastus.

Itse toimintalinjoihin ei ole odotettavissa merkittäviä muutoksia tts-kaudella. Vuosittain laatutasossa saattaa esiintyä huomattavaakin sääoloista johtuvaa vaihtelua.

Hoidon rahoitustasoa on tts-kaudelle jonkin verran pienennetty. Rahoitustarpeen odotetaan jonkin verran vähenevän hoitotoiminnan tuottavuuden paranemisen myötä. Tiepiirin muutossuunnitelmassa on varauduttu lisäämään jonkin verran panostusta sorateiden hoitoon. Tällä halutaan parantaa alemman tieverkon palvelutasoa.

5.2.2 Ylläpito ja korvausinvestoinnit

Ylläpitoon sisältyy teiden, siltojen ja tiealueella olevien rakenteiden ja laitteiden kunnossapito ja korjaukset, kuten myös esimerkiksi liikennemerkkien

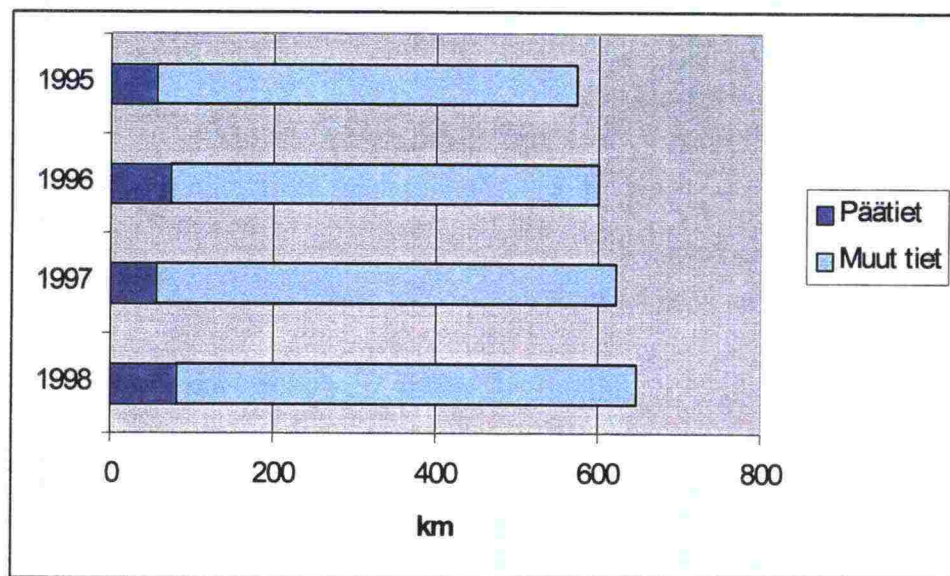
systemaattinen uusiminen. Tarkoituksena on varmistaa tierakenteiden ja tiehen liittyvien laitteiden toiminta. Ylläpidon taso vaikuttaa rakenteiden ja laitteiden tekniseen kestoan ja pääoma-arvon säilymiseen.

Korvausinvestoinnit ovat rakenteen parantamis- ja peruskorjaustoimia, joilla säilytetään tien rakenteellinen kunto ja pääoma-arvo tai palautetaan se alkuperäiselle tasolle.

Päällystetyt tiet

Päällystettyjen teiden ylläpidolla ja korvausinvestoinneilla huolehditaan päällystetyn tieverkon liikennekelpoisuudesta ja rakenneteknisestä palvelutasosta. Toiminta katsotaan kuuluvaksi *ylläpitoon*, kun kyse on uudelleen päällystämisestä tai päällysteen kunnostamisesta esimerkiksi jyrsimällä ja pintaamalla. Lisäksi ylläpitoon kuuluvat mm. päällystettyjen teiden sora-pientareiden kunnossapito ja koneelliset urapaikkaukset. Kun päällystetyn tien rakennekerrokset tai ainakin osa päällysteen alapuolisista rakenteista joudutaan uusimaan ennen päällystystä, on kyseessä *korvausinvestointi*.

Päällystettyjen teiden kunnolle on asetettu liikennemäärästä riippuvat laatu-kriteerit tasaisuudelle, urien syvyydelle, pintavaurioille ja kantavuudelle. Näillä kriteereillä tarkasteltuna päällysteiden kunto on Kaakkois-Suomessa jonkin verran heikentynyt viimeisten neljän vuoden aikana (kuva 8).



Kuva 8. Huonokuntoisten päällysteiden määrä (km) Kaakkois-Suomen tiepiirissä vuosina 1995-1998.

Päällysteiden kunnan heikkeneminen ei ole yllättänyt tienpitäjiä, vaan on seurausta tietoisesta niukkenevien panosten suuntaamisesta muuhun, lähinnä liikenneturvallisuustavoitteita palveleviin investointeihin. Tähän linjaukseen on päädytty, koska edellä mainituilla kriteereillä tarkasteltuna päällysteiden

teiden kunto on Kaakkois-Suomessa ollut jonkin verran maan keskiarvotaso parempi.

Päällysteiden kuntotasossa on nykyrahoituksella odotettavissa edelleen hienoista heikkenemistä. Päätiestön taso pyritään pitämään vuoden 1998 tasolla, heikkeneminen kohdistuu alempaan tieverkkoon.

Muotossuunnitelman rahoitustaso riittäisi pitämään päällysteiden kunnan vuoden 1998 tasolla.

Sillat

Siltojen *ylläpitoon* kuuluu siltarakenteiden ja siltojen kuivatusjärjestelmien kunnossapito. Peruskorjausluonteiset toimet, kuten kantavien osien uusimiset, ovat *korvausinvestointeja*.

Suunnitelmakaudella panostetaan erityisesti siltarakenteiden ylläpidon ja myös korvausinvestointien systemaattiseen hallintaan. Tällä pyritään sillaston optimikuntotilan saavuttamiseen minimiresurssein.

Suunnitelmakauden perustavoite siltojen osalta on, että kuntotaso ei heikkene. Painorajoituksia asetetaan silloille, joiden rakenteellinen kunto sitä edellyttää, mutta painorajoitettujen siltojen määrän lisääntyminen halutaan välttää. Vuonna 1998 painorajoitettuja siltoja oli tiepiirin tiestöllä yhteensä 19 kpl.

Soratiet

Sorateiden *ylläpito* on sorateiden rakenteiden kunnossapitoa. Pääosan tästä muodostaa kuivatusjärjestelmien (ojat, rummut) korjaukset ja uusimiset. *Korvausinvestoinnit* ovat toimia, joissa myös tien rakennekerrokset tai ainakin osa niistä uusitaan. Pääosa sorateiden korvausinvestoinneista kohdistetaan suunnitelmakaudella runkokelirikkokohtien korjaamiseen.

Kelirikko on sorateilla jokakeväinen ilmiö. Tien pinta alkaa sulaa ja runko on vielä jäässä, jolloin sorakulutuskerros pehmenee jonkin verran. Tämä *pintakelirikkovaihe* esiintyy kaikilla sorateilla keväisin. Jos rakenne on kunnossa ja kuivatus toimii, kelirikko menee ohi muutamassa viikossa.

Suurin osa sorateista on kuitenkin 'rakentamattomia'. Ne ovat teitä, joiden rakennetta ei ole mitoitettu ja rakennettu nykyisin käytössä olevien suunnitteluperiaatteiden mukaan. Kulutuskerroksen alta löytyy usein routivia materiaaleja. Tällaisilla teillä uhkana on, että pintakelirikkoo seuraa *runkokelirikko*. Rakenteen vähitellen sulaessa routivat materiaalit menettävät suuren osan kantavuudestaan. Liikenteen ja erityisesti raskaiden ajoneuvojen kuormituksen seurauksena rakenne voi pettää. Tätä välttääkseen tienpitäjä voi asettaa kelirikon aikaisia painorajoituksia.

Painorajoitusten määrä vaihtelee vuosittain, kelirikon ankaruuden mukaan. Viime vuosina tiepiirin sorateista keskimäärin 500 km on ollut painorajoitusten alaisena. Sorateita on kaikkiaan hieman alle 4000 km.

Kelirikkokorjausohjelmalla pyritään suunnitelmakauden aikana vähentämään runkokelirikkoo ja sen seurauksena painorajoitustarvetta.

Tienpitorahoitus kaikkiaan on vähentynyt tuntuvasti 90-luvun alkuvuosista, mikä on näkynyt myös sorateilla. Suunnitelmakaudella siirretään sorateilla painopistettä jonkin verran pintahoidosta rakenteiden ylläpitoon ja kuntoonpanoon.

Tiepiirin omassa muutossuunnitelmassa lisäpanostusta ohjataan jonkin verran myös sorateille, sekä hoitoon että korvausinvestointeihin.

5.2.3 Perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinnit

Laajennusinvestoinnit kohdistuvat nykyiselle tieverkolle. Niiden tarkoituksena on kohottaa teiden palvelutasoa parantamalla niiden liikenteellisiä tai ympäristöllisiä ominaisuuksia. Laajennusinvestoinnin perusteena voi olla esimerkiksi heikentynyt liikenneturvalisuus tai sujuvuus, mutta myös ympäristöhaitan poistaminen.

Laajennusinvestointeja ovat esimerkiksi

- suuntauksen parantaminen,
- eritasoliittymän rakentaminen,
- tien leventäminen,
- ohituskaistojen rakentaminen,
- uusi kevyen liikenteen väylä,
- sillan uusiminen niin, että esimerkiksi sen leveys kasvaa,
- soratien parantaminen ja päällystäminen,
- liittymäjärjestely,
- taajamajärjestely,
- uusi tievalaistus ja
- pohjavesi- tai melusuojaus.

Uusinvestointi on toimenpide, joka muuttaa oleellisesti tieverkkoa tai tieosuuden tasoa. Jotta hanke voidaan toteuttaa, sillä on oltava hyvä yhteiskuntataloudellinen kannattavuus. Tyypillisiä uusinvestoinneiksi luokiteltavia toimia ovat esimerkiksi

- uuden tieyhteyden rakentaminen,
- tien nelikaistaistus tai
- lossin korvaaminen sillalla.

Investointien valintaa ohjaavat tienpidon tavoitteet. Toimenpiteiden valinta toiminta- ja taloussuunnitelmaan tapahtuu vuorovaikutuksessa kuntien ja aluekehitysviranomaisten kanssa.

Tiepiirin perustienpitorahoitteiset investointihankkeet tks-kaudella 1999 – 2003 on lueteltu liitteessä 1. Pääpaino suunnittelukauden ohjelmassa on liikenneturvallisuutta, sujuvuutta ja ympäristön tilaa edistävässä hankkeissa.

Perustienpitorahoituksen väheneminen on kohdistunut tienpidon tuotteista raskaimmin juuri laajennus- ja uusinvestointeihin. Erityisesti investointeja vaativien liikenneturvallisuus- ja ympäristötavoitteiden saavuttaminen on

käynyt lähes ylivoimaiseksi. Tästä syystä myös tiepiirin muutossuunnitelman pääpaino on laajennus- ja uusinvestoinneissa.

5.2.4 Tiehallinto

Tiehallinnon oma toiminta koostuu kolmesta päätoiminnosta (ks. myös kuva 6 sivulla 14):

- tienpidon suunnittelu,
- tienpidon teettäminen ja
- liikenteen palvelut.

Piirin oman toiminnan lähivuosien kehittämisen painopisteet ovat:

- toimintaprosessien kehittäminen,
- osaamisen kehittäminen,
- tiimimäisen toimintakulttuurin edistäminen,
- henkilöstön sopeuttaminen ja
- piirin erityisosaaminen.

Piirin erityisosaamisalueista telematiikan ja tiesääjärjestelmän t&k- ja tuki-toiminta palvelee jo nyt koko Tielaitosta. Se vaatii myös tuntuvia henkilö- ja rahoitusresursseja, rahoitustarve on vuosittain vähintään 3 Mmk.

5.3 Tieverkon kehittäminen

Tieverkon kehittämishankkeet ovat *tieverkon kehittämismomentin* rahoituksella toteutettavia kustannuksiltaan suuria laajennus- tai uusinvestointeja, jotka oleellisesti muuttavat tieverkkoa tai tieosuuden tasoa.

Kehittämishankkeiden rahoituksesta päätetään valtion talousarviossa vuosittain hankekohtaisesti.

Kehittämishankkeiden valinnassa kiireellisimpiä ovat moniongelmaisten pääteiden ajanmukaistaminen sekä kaupunkiseutujen kehätie- ja kapasiteetihankkeet. Erityispanostuskohteena nykyisellä suunnittelukaudella on E18-yhteyden kehittäminen. Kaakkois-Suomen kannalta myös terminaaliyhteyksien kehittäminen on tärkeä kohderyhmä.

Kaakkois-Suomen tiepiirissä on vuonna 1999 käynnissä kaikkiaan neljä tieverkon kehittämismomentilta rahoitettavaa hankekokonaisuutta (rahoitus-taulukko liitteenä):

- Valtatie 5 Seppälänjoki – Vihantasalmi Pertunmaan ja Mäntyharjun kuntien alueella,
 - hankkeeseen sisältyy kansainvälisestikin ai-
nutlaatuinen puusiltaratkaisu Vihantasalmella.
- Valtatie 6 Imatra – Kaukopää
 - tieosuus on jo kokonaisuudessaan avattu lii-
kenteelle, vuonna 1999 tehdään liikenneym-

päristön viimeistelyitä ja vuonna 2000 vielä lopullinen kulutuseros osuuden länsipäähän.

- Valtatie 14 Kyrönsalmen silta Savonlinnassa
 - heikkokuntoisen ja välityskyvyltään pahasti puutteellisen sillan korvaaminen uudella silta-parilla kaupungin keskustassa.
- Tasoristeyksien poisto pääradalta
 - Tielaitos ja Ratahallintokeskus poistavat yhteistyönä kaikki yleisten teiden tasoristeykset transitoradalta Kotka – Kouvola – Vainikkala. Hanketta on laajennettu käsittämään myös rataosuus Riihimäeltä Kouvolaan.

Lähi vuosina on koko maassa käynnistymässä vain muutamia uusia kehittämissankkeita vuosittain. Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmaan on kirjattu Kaakkois-Suomesta käynnistymään vuoteen mennessä 2002 vain yksi hanke:

- Valtatie 6 Koskenkylä – Kouvola vuonna 2001

Vuosien 2003 – 2005 kehittämishankkeisiin sisältyy Tielaitoksen tts:ssä Kaakkois-Suomesta seuraavat hankkeet:

- Valtatie 5 Joroinen – Varkaus (yhdessä Savo-Karjalan tiepiirin kanssa),
- Valtatie 6 Lappeenrannan läntiset tiejärjestelyt ja
- Valtatie 15 Kotkan sisääntulotie.

Näiden lisäksi odottavat tiepiirin alueella kiireellisimpinä kohteina rahoitusratkaisuja seuraavat kohteet:

- Valtatie 14 Savonlinnan kohdalla,
- Valtatie 7 Haminan kohdalla ja
- Maantie 3663 Pessa välillä kt 46 – Kuusanniemi, Kuusankoski

5.4 EU- ja työllisyysrahoitus

Tiepiiri on saanut tienpidon investointihankkeisiin työllisyystyöohjelman rahoitusta viime vuosina 5 – 15 Mmk vuosittain. Tämän rahoituksen ei ennakoida lähivuosina kasvavan. Hankkeiden valinnassa kiinnitetään huomiota erityisesti hankkeen valmistumisen jälkeisiin sysäysvaikutuksiin.

Tiepiirin alueella on kolmeen EU:n ohjelmakauden 1995-99 alue- ja rakennepoliittikan tavoitealueeseen kuuluvia osia. Etelä-Savo on kokonaisuudessaan tavoitealuetta 6 (harvaan asuttujen alueiden tuki), Etelä-Karjala on puoliksi tavoitealuetta 5b (maaseudun elinkeinorakenteen monipuolistaminen ja parantaminen) ja 2 (taantuvien teollisuus- ja rajaseutujen tuki). Kymenlaaksossa on tavoitealueiden 2 ja 5b kuntia, mutta osa maakunnasta on rajattu EU-tukialueiden ulkopuolelle.

Tavoitealueilla 2 ja 5b voidaan EU-tukea käyttää myös liikennehankkeisiin. Sen sijaan 6-alueella liikenneinfrahankeet on rajattu sisäministeriön päätöksellä tuen ulkopuolelle.

Lisäksi EU:n tukimuotoihin kuuluvat yhteisöaloitteet, joista raja-alueiden yhteistyöhön kohdistuva Interreg II on ollut käytettävissä myös liikennehankkeisiin. Myös TEN-verkon kehittämiseen on suunnattu EU:n erityisrahoitusta.

Tiepiiri on EU-tuen avulla saanut toteutukseen lukuisia investointihankkeita. Hankkeita on vuonna 1999 käynnissä kaikkien kolmen maakunnan alueella, eniten Etelä-Karjalassa (ks. liite). Hankkeiden kansallisena rahoituksena on ollut sekä perustienpidon että työllisyysmomentin varoja.

EU:n uusi ohjelmakausi alkaa vuonna 2000. Tiepiiri toimii omalla tahollaan aktiivisesti, jotta liikenneinfran EU-osarahoitus olisi mahdollista koko tiepiirin alueella myös tuolloin.

6 TOIMINNAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

6.1 Vaikutusten arviointi ja seuranta suunnitteluprosessissa

Vaikutusten arviointi kuuluu osana useimpien tts:aan sisältyvien toimenpiteiden suunnitteluun. Investointihankkeiden vaikutusten selvittäminen kuuluu hankkeiden suunnitteluprosessiin, minkä lisäksi YVA-lain mukainen ympäristövaikutusten arviointimenettely toteutetaan kaikissa YVA-lain tarkoittamissa hankkeissa.

Tienpidon toimintalinjojen määrittelyn yhteydessä selvitetään toimintalinjan vaikutukset ympäristöön ja liikenneturvallisuuteen.

Ympäristön tilaa seurataan jatkuvilla seurantatutkimuksilla tai erillisillä selvityksillä.

Tts-prosessissa kehitetään edelleen eri ohjelmavaihtoehtojen vaikutuksiin perustuvaa suunnitteluprosessia, jossa vaihtoehtoja voidaan painottaa tienpidon eri tavoitteiden suhteen.

6.2 Tts-kauden suunnitelmataason vaikutukset

Päivittäinen liikennöitävyys voidaan turvata koko tieverkolla. Kuitenkin alemman tieverkon palvelutaso uhkaa edelleen jonkin verran laskea.

Tieverkon kunto pidetään päätieverkon osalta hyvänä. Alemmalla tieverkolla kunto voi vielä heiketä. Tämä ei yhteiskuntataloudellisesti, tienpitäjän ja tien käyttäjien kustannusten optimoinnin kannalta ole oikea suunta, mutta rahoitusresurssien rajallisuuden takia hyväksytty realiteetti.

Sujuvuusongelmat moniongelmaisilla pääteillä uhkaavat lisääntyä, kun liikennemäärät kasvavat eikä kalliita pääteiden parantamisia pystytä riittävästi rahoittamaan. Paikallisesti ongelmia voidaan lieventää mm. telemaattisin ratkaisuin.

Liikenneturvallisuudelle asetettu henkilövahinkojen vähentämistavoite pyritään saavuttamaan osittain liikenneturvallisuutta edistävillä investoinneilla, mutta myös mm. nopeusrajoituspolitiikkaa tarkistamalla ja erilaisia yhteistyömuotoja kehittämällä.

Tieliikenteen ja tienpidon haitallisten ympäristövaikutusten odotetaan suunnitelmakaudella hieman vähenevän. Melusuojauksia rakennetaan niin, että noin 1000 henkeä hyötyy suojauksista. Pohjavesien suojausohjelma tarkistetaan vuonna 1999 ja sitä toteutetaan rakentamalla keskimäärin kolme kilometriä suojausta vuosittain. Oleellista on lisäksi suolan käytön rajoittaminen kriittisillä pohjavesialueilla.

LIITTEET

1. Kehittämishankeohjelma
2. Perustienpito- ja erillisrahoitus pohjaiset laajennus- ja uusinvestointi-hankkeet 1999 – 2003 (luettelo + kartta)
3. EU-rahoitteiset hankkeet Kaakkois-Suomen tiepiirissä
4. Korvausinvestoinnit 1999-2003 (päälystetyt tiet ja sillat)
5. Päälystysohjelma 1999
6. Liikennemääräkartta
7. Päälystelajikartta
8. Tiestön hoitoluokituskartta
9. Hanke-esiteet:
 - Valtatie 6 välillä Koskenkylä – Kouvola
 - Valtatiet 6 ja 13, Lappeenrannan läntiset tiejärjestelyt
 - Valtatien 14 parantaminen Savonlinnan kohdalla
 - Hyväntuulentie (vt 15), Paimenportti - Haukkavuori
10. Maakuntaliittojen kannanotot

**KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN VUONNA 1999 KÄYNNISSÄ OLEVAT
KEHITTÄMISMOMENTIRAHOITTEISET INVESTOINNIT**

HANKE	Kunta	Rahoitus yhteensä Mmk	Aiem- min Mmk	1999 Mmk	2000 Mmk	2001- 2003 Mmk
Vt 5 Seppälänjoki - Vihantasalmi	Pertunmaa ja Mäntyharju	120	31	50	25	14
Vt 6 Imatra - Kaukopää	Imatra	298	294	2	2	
Vt 14 Kyrönsalmen silta	Savonlinna	* 90	17	50	23	
Tasoristeyksien polsto pääradalta	useita kuntia, luvut KaS-alueelta koskien Tani, Lappeenranta Rikkilä, Lappeenranta Taavetti, Luumäki Luumäki Kymnlinna-Kolvolantie, Kotka Uro, Luumäki Altomäki, Valkeala Mankala, Iitti Saaramaa, Anjalankoski Utti, Valkeala Tyrri, Valkeala Kullasvaara, Kouvola/Valkeala Kuukso, Iitti	60	27	10	13	10

* Kyrönsalmen siltaparin todellinen rahoitustarve on yhteensä 160 Mmk

Tielaitoksen tts 2000 - 2003: KaS-tiepiirin hankkeet

Hanke	Kunta KaS-alueella	Rahoitus- tarve Mmk	Aloitus- vuosi	HUOM
Vt 6 Koskenkylä - Kouvoa	Elimäki	300	2001	Yhteishanke U-piirin kanssa
Vt 5 Joroinen - Varkaus	Joroinen	130	2003-2005	Yhteishanke SK-piirin kanssa
Vt 6 Lappeenrannan läntiset tiejärj.	Lappeenranta	90	2003-2005	
Vt 15 Kotkan sisääntulotie	Kotka	85	2003-2005	



Tielaitos
TIEHALLINTO

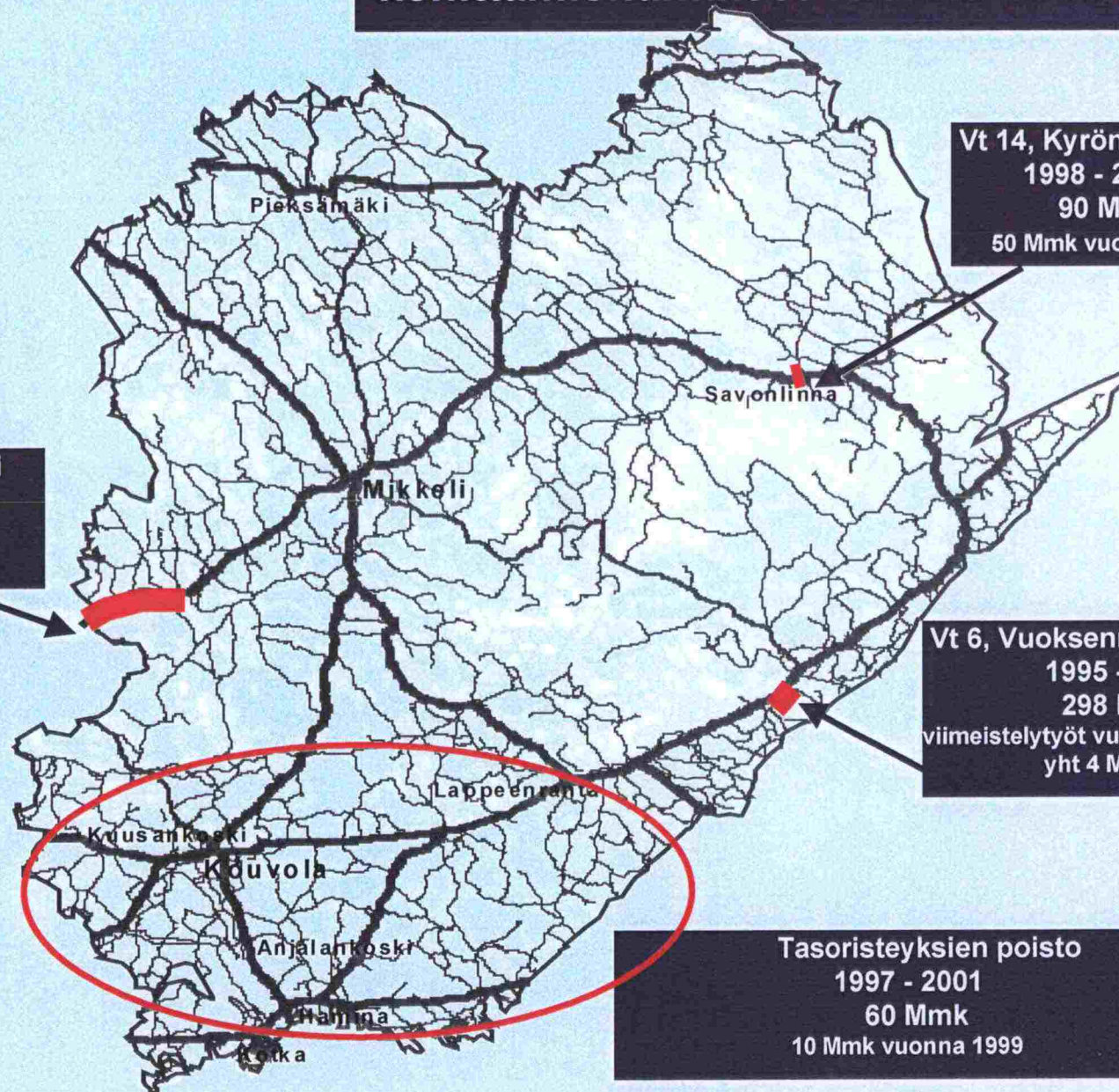
Kaakkois-Suomen tiepiirin kehittämishankkeet vuonna 1999

Vt 5, Seppälänjoki - Vihantasalmi
1998 - 2000
120 Mmk
50 Mmk vuonna 1999

Vt 14, Kyrönsalmen silta
1998 - 2000
90 Mmk
50 Mmk vuonna 1999

Vt 6, Vuoksenniskan ohitus
1995 - 2000
298 Mmk
viimeistelytyöt vuosina 1999-2000
yht 4 Mmk

Tasoristeyksien poisto
1997 - 2001
60 Mmk
10 Mmk vuonna 1999



KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN PERUSTIENPIDON LAAJENNUS- JA UUSINVESTOINNIT VUOSINA 1999 - 2003

KUNTA	TIE	HANKE	TOIMENPIDE	KUST.- ARVIO Mmk	Aiem- min Mmk	1999 Mmk	2000 Mmk	2001- 2003 Mmk	Jatko- tarve Mmk	Erillisrahoitukset
Anjalankoski	Mt 353	Myllykoski, Piriläntie	Taajamajärjestely	2,5		2,5				Työllisyysshanke
Anjalankoski	Vt 15	Keltakangas kanavoinnin täydennys	Liittymän parantaminen	3,5			3,5			
Anjalankoski	Mt 3593	Myllykoski-Jokisilta	Kevyen liikenteen väylä	7,9			1,0	6,9		
Haukivuori	Kt 72	Sahantien alikulku	Kevyen liikenteen alikulku	0,5				0,5		
Heinävesi	Pt 15422	Lepikkomäen pt (Karvion keskusta)	Kevyen liikenteen väylä	1,6	0,3	1,3				
Heinävesi	Mt 476	Hautausmaa - terveyskesus, valaistus	Tievalaistus	0,5				0,5		
Hirvensalmi	Vt 5	Lahnaniemi - Hietanen	Suuntauksen parantaminen	14,4	11,7	2,7				Työllisyysshanke
Hirvensalmi	Mt 429	Hirvensalmen kk	Taajamajärjestely	3,0				3,0		
Iitti	vt 12	Kausalan kohta	Liittymän parantaminen	7,8	6,1	1,7				
Iitti	Mt 360	Kausalan keskusta	Taajamajärjestely	3,7			3,7			
Iitti	Mt 362	Vt 12 - Kurjenmiekka	Kevyen liikenteen väylä	1,0			1,0			
Iitti	Mt 363	Koskenniskan silta KaS-299	Sillan uusiminen	7,6				7,6		
Jaala/Valkeala	Kt 46	Lammin silta KaS 305	Sillan uusiminen	4,5				4,5		
Joroinen	Mt 455	Joroisten kirkonkylä	Taajamajärjestely	3,3	0,4	0,2		2,7		
Joroinen	Vt 5	Lahnalahden pt:n liitt. (Sydänmaa)	Liittymän parantaminen	0,1		0,1				
Joroinen	Mt 455	Huutokosken tasoristeys	Suuntauksen parant. ja päällyst.	0,6			0,6			
Joutseno	Vt 6	Ahvenlammen eritasoliittymä	Eritasoliittymä	14,8	1,6	13,2				EU-Tavoite2
Joutseno	Vt 3951	Imatrantie	Kevyen liikenteen väylä	2,3				2,3		
Joutseno	Pt 14832	Haukilahti-Pulp	Kevyen liikenteen väylä	1,2				1,2		
Joutseno	Vt 6	Jänhiälä, kanavointi + valaistus	Liittymän parantaminen	0,5				0,5		
Joutseno	Mt 3932	Saimaantie	Taajamajärjestely	6,5			1,0	5,5		
Juva	Vt 14	Juvan kk:n paikallistien liittymä	Liittymän parantaminen	0,9			0,9			
Juva	Vt 5	Vehmaan liittymä	Kiertoliittymä	8,0			8,0			
Juva	Mt 434	Järvenpää-Kaskii	Suuntauksen parantaminen	12,0				5,5	6,5	
Kangaslampi	Mt 468	Kangaslammen kirkonkylä	Taajamajärjestely	3,5				3,5		

KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN PERUSTIENPIDON LAAJENNUS- JA UUSINVESTOINNIT VUOSINA 1999 - 2003

KUNTA	TIE	HANKE	TOIMENPIDE	KUST.- ARVIO Mmk	Aiem- min Mmk	1999 Mmk	2000 Mmk	2001- 2003 Mmk	Jatko- tarve Mmk	Erillisrahoitukset
Kangasniemi	Mt 616	Lapastien liittymän väistötila	Liittymän parantaminen	0,2				0,2		
Kangasniemi	Mt 616	Kangasniemen kirkonkylä	Taajamajärjestely	1,5				1,5		
Kerimäki	Kt 71	Kt71/Mt474 liittymä	Liittymän parantaminen	0,1		0,1				
Kerimäki	Kt 71	Ukonmurren yt:n kaistajärjestelyt	Liittymän parantaminen	0,2		0,2				
Kotka	Vt 7	Jumalniemen etl ramppi	Liittymän parantaminen	0,2		0,2				
Kotka	Mt 3582	Tavastilan jkpp	Kevyen liikenteen väylä	3,2			3,2			
Kotka	Mt 352	Mt 170 liittymä ym (Mussalontie)	Yksityistiejärjestely	3,0				3,0		
Kotka	Vt 7	Suurniitty-Karhula	Melusuojaus	5,0			5,0			
Kouvola	Mt 364	Kaitilankadun liitt. kanv. valo-ohj.	Liittymän parantaminen	1,5				1,5		
Kouvola	Vt 6	Kouvolan ohitus, melusuojat	Melusuojaus	2,4				2,4		
Lappeenranta	Vt 13	Karhusjärven ytj, I vaihe	Yksityistiejärjestely	0,8	0,5	0,3				EU-Interreg EU-Tavoite2
Lappeenranta	Vt 13	Nuijamaan rajanylityspaikka	Raja-aseman tiejärjestely	6,9	5,8	1,1				
Lappeenranta	Vt 6	Lauritsalan eritasoliittymä	Eritasoliittymä	18,9	7,6	11,3				
Lappeenranta	Vt 6	Viipurintien eritason kääntymiskaista	Liittymän parantaminen	0,3		0,3				
Lappeenranta	Mt 390	Hyrymäen jkpp	Kevyen liikenteen väylä	1,1		1,1				
Lappeenranta	Mt 387	Mattila-Kuusela	Kevyen liikenteen väylä	1,6				1,6		
Lappeenranta	Mt 408	Kivistönkadun liittymä	Liittymän parantaminen	1,0			1,0			
Lappeenranta	Vt 13	Karhusjärven ytj, II vaihe	Yksityistiejärjestely	1,4				1,4		
Lappeenranta	Pt 14790	Korkea-ahon pt (to 01-02)	Suuntauksen parant. ja päällyst.	3,7			3,7			
Lappeenranta	Pt 14795	Vihtola-Jäkkö (yt->pt), Vihtolan pt	Uusi tieyhteys	4,9				4,9		
Lemi	Pt 14750	Lemin jk+pp	Kevyen liikenteen väylä	2,0	1,5	0,5				
Lemi	Mt 380	Mt 380 jatko	Kevyen liikenteen väylä	0,1				0,1		
Luumäki	Vt 6	Kaipiainen - Kaitjärvi leveäkaistajärjestely	Suuntauksen parantaminen	2,0		2,0				
Luumäki	Vt 6	Jurvalan pohjavesisuojaus + ytj	Pohjavesisuojaus	4,0		4,0				
Luumäki	Vt 26	Taavetti - Heimala jkpp	Kevyen liikenteen väylä	2,3				2,3		

KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN PERUSTIENPIDON LAAJENNUS- JA UUSINVESTOINNIT VUOSINA 1999 - 2003

KUNTA	TIE	HANKE	TOIMENPIDE	KUST.- ARVIO Mmk	Aiem- min Mmk	1999 Mmk	2000 Mmk	2001- 2003 Mmk	Jatko- tarve Mmk	Erillisrahoitukset
Luumäki	Vt 6	Jurvalan liittymä	Liittymän parantaminen	1,9				1,9		
Luumäki	Vt 26	Marttilan liitt. kanavointi	Liittymän parantaminen	1,0				1,0		
Luumäki	Vt 26	Tainantien liittymä	Liittymän parantaminen	0,7				0,7		
Luumäki	Mt 378	Kukasladden kohta	Suuntauksen parantaminen	2,9				0,5	2,4	
Miehikkälä	Pt 14736	Pitkäkoski - Suur-Miehikkälä	Liittymän parantaminen	3,0	0,2	1,1	1,7			EU-Tavoite5b
Miehikkälä	Mt 387	Maaliikennekeskuksen liittymä	Liittymän parantaminen	0,6		0,6				EU-Tavoite5b
Mikkeli	Kt 72	Rämälän liittymän kaistajärjestelyt	Liittymän parantaminen	0,1				0,1		
Mikkelin mlk	Pt 15105	Tokero - Vehkasilta	Kevyen liikenteen väylä	3,2	1,2	2,0				EU-Interreg
Mikkelin mlk	Vt 13	Sokkalanmäki - Heimari	Liittymän parantaminen	5,2		1,0	4,2			
Mikkelin mlk	Vt 13	Porrassalmen pt:n 15131 liittymäjärjestely	Liittymän parantaminen	1,5			1,5			
Mikkelin mlk	Vt 5	Rahula/Kokkosenlahti liittymä	Liittymän parantaminen	0,5				0,5		
Mikkelin mlk	Vt 5	Otavan liittymän kiihdytyskaistat	Liittymän parantaminen	1,5				1,5		
Mikkelin mlk	Vt 13	Kovalan pt:n väistötie	Liittymän parantaminen	0,3				0,3		
Mikkelin mlk	Vt 5	Tikkalan liittymän kiihdytyskaistat	Liittymän parantaminen	1,0				1,0		
Mäntyharju	Mt 368	Mäntyharjun keskusta	Taajamajärjestely	8,1		5,5	2,6			
Mäntyharju	Mt 419	Vihantasalmi-Mäntyharju	Suuntauksen parantaminen	9,0				9,0		
Parikkala	Vt 6	Tehtaanmäen kohta	Ohituskaistat	8,0	0,3			7,7		EU-Interreg EU-Interreg
Parikkala	Mt 4012	Parikkalan rajanylityspaikka	Uusi tieyhteys	7,5	5,6	1,9				
Parikkala	Vt 6	Vt6/Mt4012 liittymäjärjestely	Liittymän parantaminen	1,5		0,5	1,0			
Pertunmaa	Mt 426	Jatko kirkonkylän molemmiin puolin	Kevyen liikenteen väylä	2,0		2,0				
Pieksämäen mlk	Kt 72	Vangasjärven eritasoliittymä	Eritasoliittymä	8,0				8,0		
Pieksämäen mlk	Pt 15274	Naarajärven Taajamajärjestelyama	Taajamajärjestely	6,0				6,0		
Pieksämäki	Vt 23	Pieksämäen liittymät	Liittymän parantaminen	3,0		0,5	2,5			
Pieksämäki	Vt 23	Itäisestä sis.tulosta itään	Kevyen liikenteen väylä	0,8				0,8		
Pieksämäki	Mt 4531	Itäinen sisääntulo	Kevyen liikenteen väylä	0,3				0,3		

KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN PERUSTIENPIDON LAAJENNUS- JA UUSINVESTOINNIT VUOSINA 1999 - 2003

KUNTA	TIE	HANKE	TOIMENPIDE	KUST.- ARVIO Mmk	Aiem- min Mmk	1999 Mmk	2000 Mmk	2001- 2003 Mmk	Jatko- tarve Mmk	Erillisrahoitukset
Punkaharju	Pt 15196	Putikon pt, Punkasalmi	Kevyen liikenteen väylä	1,0				1,0		
Punkaharju	Vt 14	Punkasalmi	Kevyen liikenteen väylä	0,5				0,5		
Punkaharju	Vt 14	Punkaharju, pohjavedensuojaus	Pohjavesisuojaus	0,9				0,9		
Pyhtää	Vt 7	Loviisa - Siltakylä ohituskaistat	Ohituskaistat	13,1	7,3	5,8				
Rantasalmi	Pt 15352	Soranottoalueen maisemointi	Ympäristön parant.	0,2		0,2				
Rautjärvi	Pt 14928	Kenraalin pt	Taajamajärjestely	8,5	8,0	0,5				
Rautjärvi	Mt 4051	Simpeleentie	Taajamajärjestely	1,0				1,0		
Ristiina	Vt 13	Pellosniemen pt:n liittymä	Tievalaistus	0,5	0,4	0,1				
Ristiina	Vt 13	Sokkalanmäki - Punakalliontie	Ohituskaistat	12,5	4,5	8,0				
Ristiina	Vt 13	Ristiina - Pellos	Kevyen liikenteen väylä	3,9				3,9		
Ristiina	Pt 15114	Ristiinan pt	Kevyen liikenteen väylä	0,6				0,6		
Ruokolahti	Kt 62	Vimutjoki	Kevyen liikenteen väylä	1,5				1,5		
Ruokolahti	Kt 62	Rasilan kohta	Liittymän parantaminen	5,0				5,0		
Savitaipale	Mt 409	Savitaipaleentie-Partakoskentie	Kevyen liikenteen väylä	2,1				2,1		
Savitaipale	Vt 13	Peijonmäen liittymä	Liittymän parantaminen	0,7				0,7		
Savonlinna	Vt 14	Pihlajaniementien kääntymiskaista	Liittymän parantaminen	0,3		0,3				
Savonlinna	Vt 14	Rantakoivikko - Laitaatsalmi	Kevyen liikenteen väylä	5,2			5,2			
Savonlinna	Vt 14	Aholahdi - Rantakoivikko	Kevyen liikenteen väylä	2,2				2,2		
Savonlinna	Vt 14	Lähteelä - Rajamäki	Kevyen liikenteen väylä	5,0				5,0		
Savonlinna	Mt 471	Nojamaa - Haapala	Kevyen liikenteen väylä	2,5				2,5		
Suomenniemi	Vt 13	Multamäki-Punkka	Liittymän parantaminen	3,7				3,7		
Uukuniemi	Mt 4021	Niukkala (ent. 402)	Taajamajärjestely	0,9		0,9				Työllisyysshanke
Valkeala	Vt 6	Häkämäen liittymä	Liittymän parantaminen	0,2		0,2				
Valkeala	Mt 368	Vt 15-Joutjärvi	Taajamajärjestely	12,6		6,1	6,5			
Valkeala	Vt 15	Valkealan sairaalan liitt. porrastus	Liittymän parantaminen	4,0				4,0		

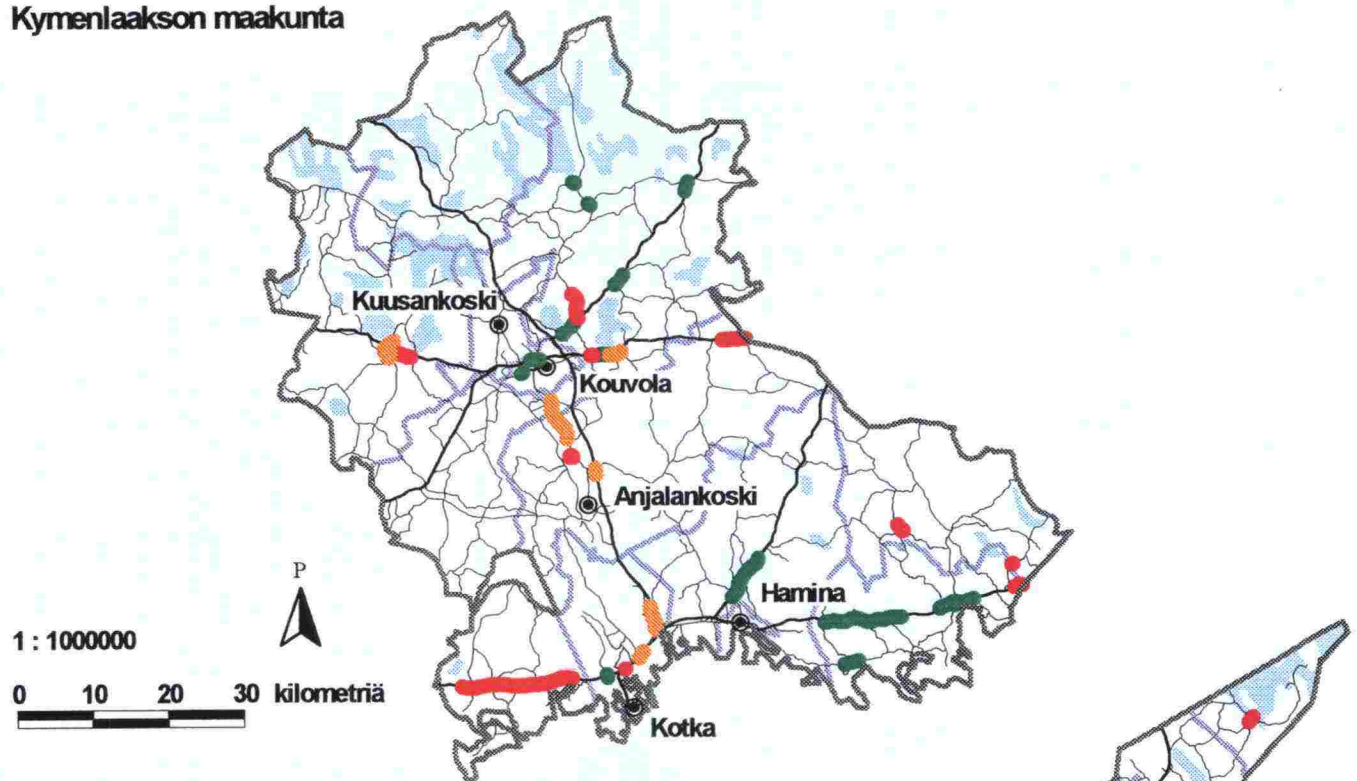
KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN PERUSTIENPIDON LAAJENNUS- JA UUSINVESTOINNIT VUOSINA 1999 - 2003

KUNTA	TIE	HANKE	TOIMENPIDE	KUST.- ARVIO Mmk	Aiem- min Mmk	1999 Mmk	2000 Mmk	2001- 2003 Mmk	Jatko- tarve Mmk	Erillisrahoitukset
Valkeala	Vt 15	Jyrään p:n liittymä	Liittymän parantaminen	4,5				4,5		
Valkeala	Mt 368	Näkkimistön liittymä	Liittymän parantaminen	1,5				1,5		
Valkeala	Vt 15	Toikkalan liittymä	Liittymän parantaminen	0,6				0,6		
Valkeala	Vt 15	Pyörämäen liittymä	Liittymän parantaminen	0,4				0,4		
Valkeala	Pt 14609	Vuohijärven kohta	Taajamajärjestely	5,4				5,4		
Valkeala	Vt 15	Tuohikotin kohta, vt15/mt359	Taajamajärjestely	3,3				3,3		
Valkeala	Vt 6	Utin pohjavesisuojaus IIA. vaihe	Pohjavesisuojaus	3,5			3,5			
Valkeala	Vt 6	Utin pohjavesisuojaus IIB. vaihe	Pohjavesisuojaus	4,0				4,0		
Vehkalahti	Vt 26	Husula-Taavetti O+	Suuntauksen parantaminen	15,0				2,0	13,0	
Virolahti	Vt 7	Vaalimaan rajanylityspaikka	Raja-aseman tiejärjestely	12,5	8,7	3,8				EU-Interreg
Virolahti	Mt 3513	Klamilan kohta (ent 351)	Kevyen liikenteen väylä	1,9				1,9		
Virolahti	Mt 3513	Virojoki	Kevyen liikenteen väylä	1,0				1,0		
Virolahti	Vt 7	Hamina - Vaalimaa	Ohituskaistat	10,0				10,0		
Virolahti	Vt 7	Virojoen kohta	Suuntauksen parantaminen	12,0				12,0		
Virtasalmi	Kt 72	Montolan liittymä	Liittymän parantaminen	0,3				0,3		
Virtasalmi	Mt 459	Mt 459 / Mt 4561 valaistus	Tievalaistus	0,3			0,3			
Koko piiri		Liittymäkorj. moduurekkojen takia	Liittymän parantaminen	1,5		0,5	0,2	0,8		
Koko piiri		Uusi tievalaistus	Tievalaistus	1,0		0,5	0,2	0,3		

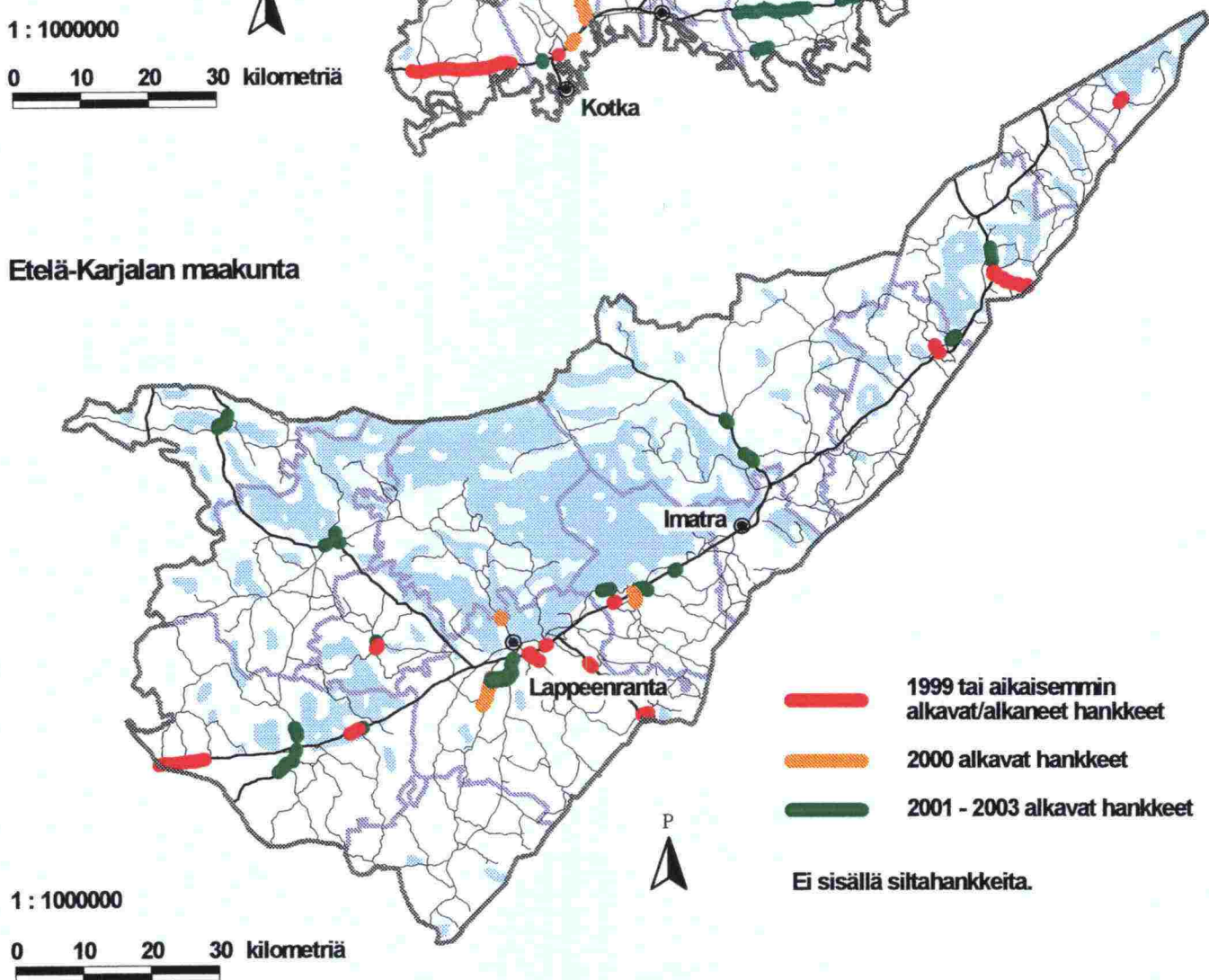
Kaakkois-Suomen tiepiiri
Perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinnit
vuosina 1999 - 2003

Liite 2/6

Kymenlaakson maakunta

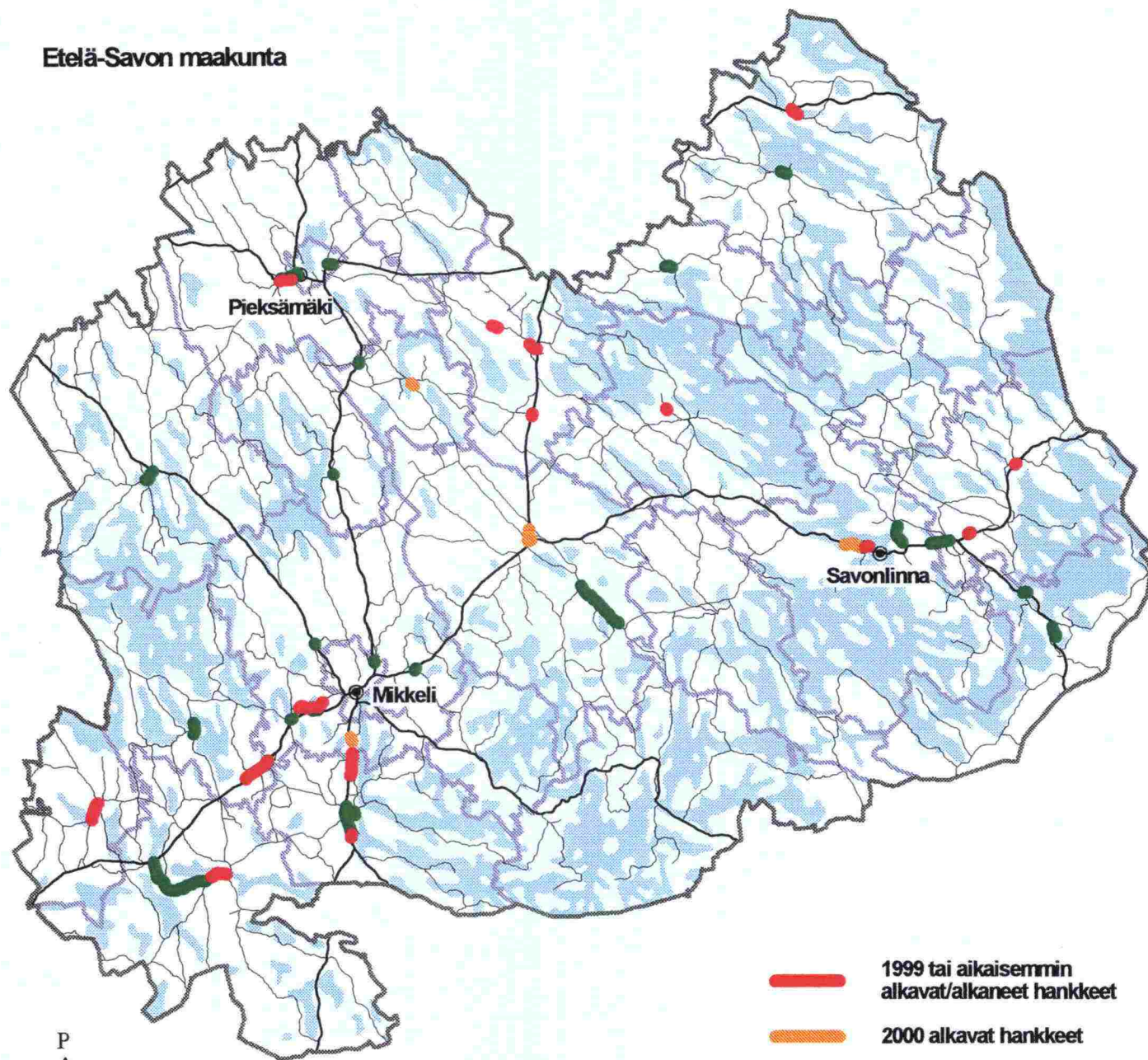


Etelä-Karjalan maakunta



Kaakkois-Suomen tiepiiri
Perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinnit
vuosina 1999 - 2003

Etelä-Savon maakunta



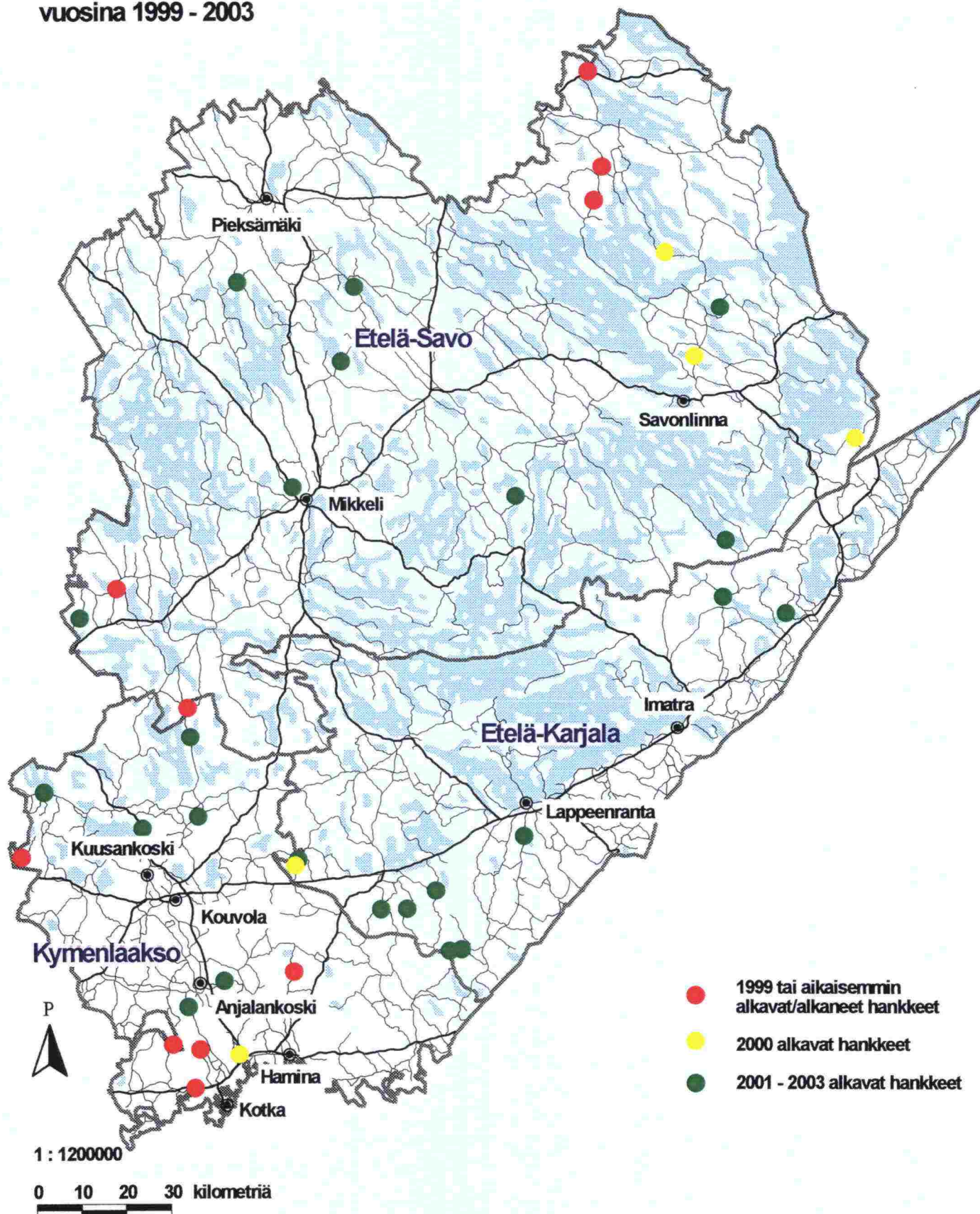
1 : 1 000 000

0 10 20 30 kilometriä

- 1999 tai aikaisemmin alkavat/alkaneet hankkeet
- 2000 alkavat hankkeet
- 2001 - 2003 alkavat hankkeet

Ei sisällä siltahankkeita.


Perustienpitorahoitteiset siltahankkeet
vuosina 1999 - 2003

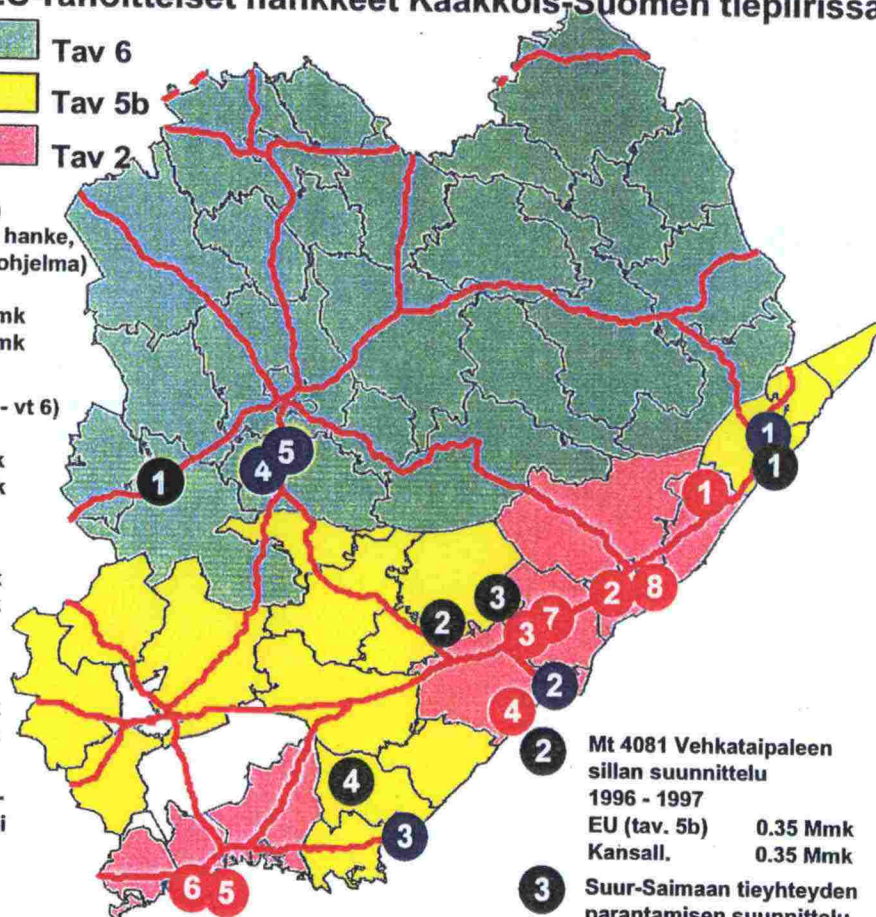




Tielaitos
TIEHALLINTO

EU-rahoitteiset hankkeet Kaakkois-Suomen tiepiirissä

-  Tav 6
-  Tav 5b
-  Tav 2



- 1** Vt 5 Vihantasalmen puusillan suunnittelukilpailu (TEKESin hanke, Puurakentamisen teknologiaohjelma) 1996 - 1997
EU 0.25 Mmk
Kansall. 0.75 Mmk

- 1** Mt 4021 parantaminen (Parikkalan rajanylityspaikka - vt 6) 1997 - 1999
EU (Interreg) 2.6 Mmk
kansall. 5.9 Mmk

- 2** Nuijamaan raja-asema 1997 - 1999
EU (Interreg) 3.0 Mmk
Kansall. 5.5 Mmk

- 3** Vaalimaan raja-asema 1997 - 1999
EU (Interreg) 3.9 Mmk
Kansall. 7.1 Mmk

- 4** Vt 13 ohituskaistat sekä tarveselvitys Ristiina-Suomenniemi 1998 - 1999
EU (Interreg) 2.0 Mmk
Kansall. 8.2 Mmk

- 5** Vt 13 Heimari - Sokkalanmäki 1999
EU (Interreg) 1.0 Mmk
Kansall. 2,9 Mmk

- 1** Vt 6 - Kolmikanta suunnittelu 1997
EU (tav. 5b) 0.25 Mmk
kansall. 0.25 Mmk

- 2** Mt 4081 Vehkataipaleen sillan suunnittelu 1996 - 1997
EU (tav. 5b) 0.35 Mmk
Kansall. 0.35 Mmk

- 3** Suur-Saimaan tieyhteyden parantamisen suunnittelu 1998 - 1999
EU (tav. 5b) 0.15 Mmk
Kansall. 0.15 Mmk

- 4** Pt 14736 Pitkäkoski-Suur-Miehikkälä parantaminen 1998 - 1999
EU (tav. 5b) 0.4 Mmk
Kansall. 2.6 Mmk

- 1** Pt 14928 Simpeleen tehdasalueen tiejärjestelyt 1996 - 1998
EU (tav.2) 3.3 Mmk
Kansall. 6.4 Mmk

- 2** Vt 6 Karhumäenkatu 1996 - 1998
EU (tav.2) 5 Mmk
Kansall. 5 Mmk
Kaupunki + VR 6 Mmk

- 3** Vt 6 Lauritsalan etl 1998 - 1999
EU (tav.2) 3 Mmk
Kansall. 14 Mmk

- 4** Vainikkalan tiejärj. suunn. 1998 - 1999
EU (tav.2) 0.5 Mmk
Kansall. 0.5 Mmk

- 5** Karhusalmen silta 1997 - 1998
EU (tav.2) 2.6 Mmk
Kansall. 4.7 Mmk

- 6** Hietasen satamayhteyden suunnittelu 1996 - 1997
EU (tav.2) 0.15 Mmk
Kansall. 0.15 Mmk

- 7** Ahvenlammen eritasoliittymä 1998 - 1999
EU (tav.2) 3 Mmk
Kansall. 10 Mmk

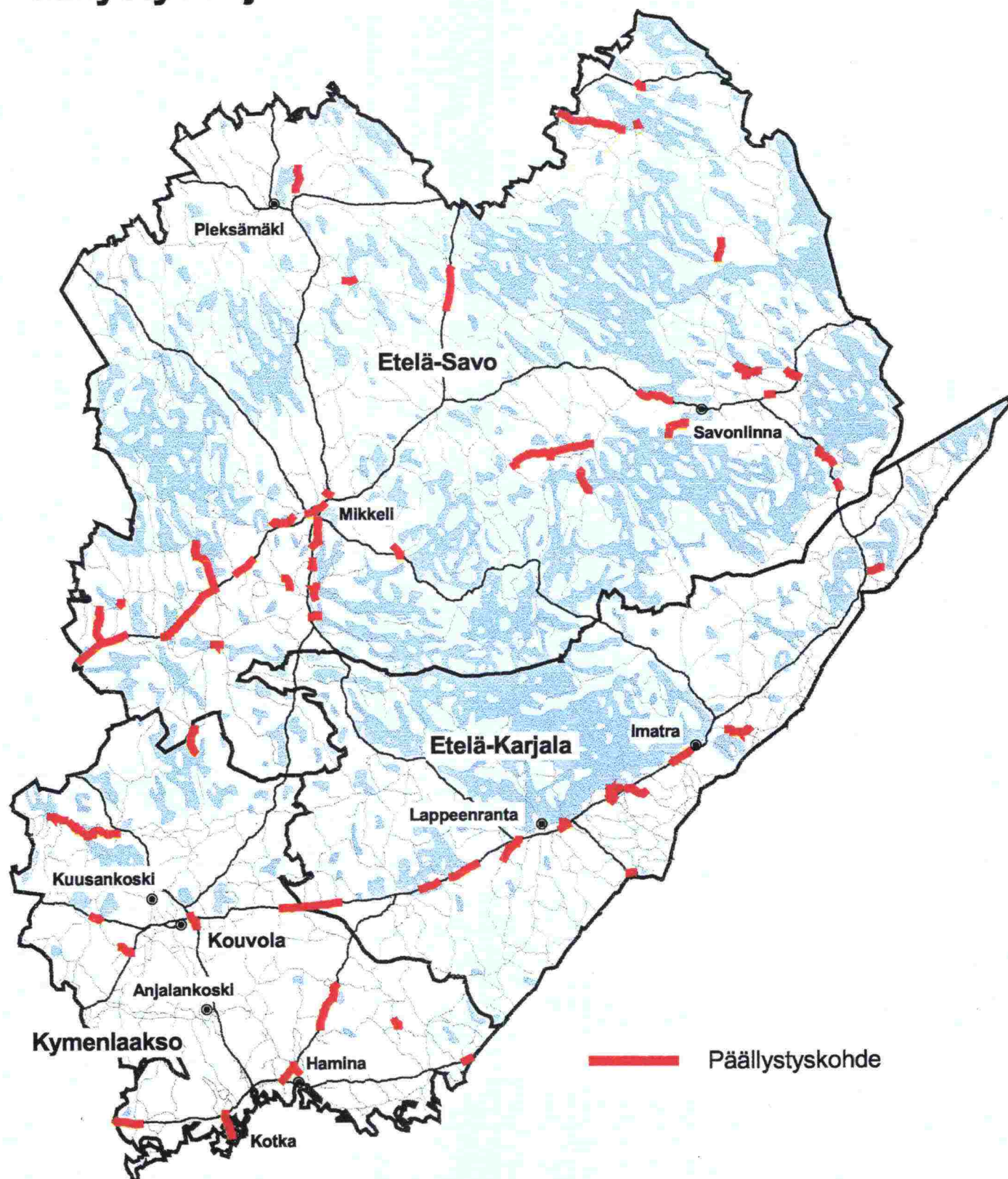
- 8** Imatran raja-aseman tiejärjestelyt 1995 - 1996
EU (tav.2) 1.0 Mmk
Kansall. 1.0 Mmk

KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN PÄÄLLYSTETTYJEN TEIDEN KORVAUSINVESTOINNIT								
KUN- TA	HANKE	TIE	PITUUS m	KUST.- ARVIO Mmk	Aiem- min Mmk	1999 Mmk	2000 Mmk	2001- 2003 Mmk
Hirvensalmi	Uutela-Hirvensalmi	429	11940	6,1	1,2	4,9		
Juva/Sulkava	Kaskii-Pieksänlahu	436	7971	7,7	2,4	5,3		
Pieksämäen mlk	Haapakosken pt	15291	5817	2,5		1,5	1,0	
Ristiina	Pellosniemen pt	15118	1657	0,6		0,6		
Virtasalmi	Lakeakangas-Virtasalmi	4595	9981	3,6	2,6	1,0		
Pieks.mlk/Jäppilä	Nikkarila-Jäppilä	453	14963	4,5			4,5	
Juva/Sulkava	Järvenpää-Kaskii	434	9654	10,0			3,0	
Rautjärvi	Sarajärven pt	14916	649	0,2				0,2
Heinävesi	Sappu-S-K-piirin raja	476	13423	4,0				4,0
Iitti	Kausala-Ilonoja	362	3102	1,2				1,2
Kotka	Siltakylä-Myllykylä	3562	1570	0,6				0,6
Luumäki	Taavetti-Savitaipale	378	9009	2,7				2,7
Elimäki	Kuukson pt	14556	2730	1,0		1,0		
Savonlinna	Pihlajaniemen pt	15358	5547	1,1		1,1		
Heinävesi	Kermanrannan pt	15420	379	0,3		0,3		
	Toistaiseksi nimeämättömät kohteet					2,3	9,5	51,3
	KAIKKI YHTEENSÄ			46,1	6,2	18,0	18,0	60,0

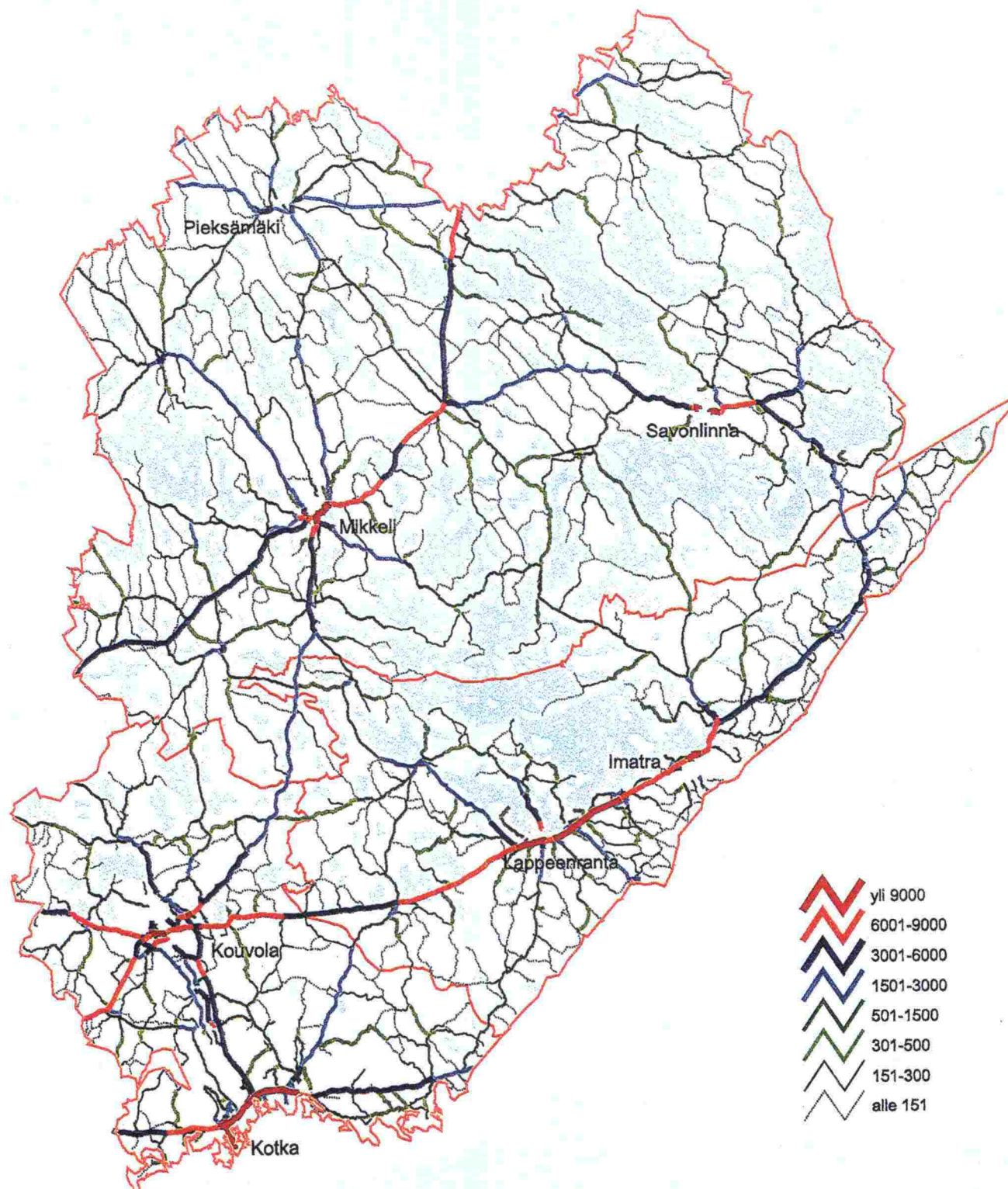
KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN SILTAKORVAUSINVESTOINNIT 1999 - 2003							
KUNTA	TIE	HANKE	KUST.- ARVIO Mmk	Aikai- semm. Mmk	1999 Mmk	2000 Mmk	2001- 2003 Mmk
Anjalankoski	Mt 3721	Touksuon silta KaS-95	0,3				0,3
Enonkoski	Pt 15409	Härkin silta KaS-2388	0,3			0,3	
Enonkoski	Pt 15389	Vuorikosken silta KaS-5413	0,3				0,3
Haukivuori	Mt 4474	Nykälän silta KaS-5360	0,4				0,4
Heinävesi	Vt 23	Jyrkänpuron silta KaS-5419	0,3		0,3		
Heinävesi	Mt 4703	Jyrkylinjoen silta KaS-2315	0,3		0,3		
Iitti	Pt 14502	Kotojoen silta KaS-485	0,5	0,1	0,4		
Kangaslampi	Mt 4703	Saunalahden silta KaS-2313	0,4		0,4		
Kotka	Mt 3582	Tavastilanjoen silta KaS-11	1,4			1,4	
Kotka	Mt 357	Setälän silta KaS-47	0,4				0,4
Kotka	Pt 14619	Pekanojan silta KaS-546	0,3		0,3		
Kotka	vt 7	Mokran silta	0,2	0,1	0,1		
Lappeenranta	Mt 387	Kaislasenojan silta KaS-5132	0,3				0,3
Luumäki	Pt 14748	Saarenojan silta KaS-5053	0,4				0,4
Luumäki	Mt 3842	Suontien silta KaS-5030	0,3				0,3
Luumäki	Pt 14668	Saunajoen silta KaS-512	0,3				0,3
Luumäki	Pt 14668	Myllyjoen silta KaS-511	0,3			0,3	
Luumäki	Pt 14720	Luotolan silta KaS-556	0,3				0,3
Mikkeli	Vt 13	Sannastinojan silta KaS-5345	0,3				0,3
Mikkelin mlk	Mt 4591	Naakkapuron silta KaS-5366	0,4				0,4
Mäntyharju	Mt 368	Voikosken silta KaS-2084	1,7		1,7		
Pertunmaa	Mt 426	Suurjoen silta KaS-2012	0,6		0,6		
Pertunmaa	Pt 15061	Aitjärven silta KaS-2724	0,3				0,3
Punkaharju	Mt 479	Hälvänjoen silta KaS-2332	0,6			0,6	
Punkaharju	Mt 4401	Puhakanjoen putkisilta KaS-5401	0,3				0,3
Puumala	Pt 15165	Hamulanvirran silta KaS-2707	0,2				0,2
Pyhtää	Mt 3562	Hirvivuolteen patosillat KaS-392/1070	0,9		0,9		
Rautjärvi	Pt 14919	Koskenkorvan sillat KaS 503-505	1,4				1,4
Ruokolahti	Pt 14893	Saarenojan silta KaS-5150	0,3				0,3
Savonlinna	Mt 471	Nuottaniemensalmen silta KaS-2346	0,4			0,4	
Valkeala	Mt 368	Hillosensalmen silta KaS-873	1,7				1,7
Valkeala	Mt 368	Kirkkosilta KaS-151	0,3				0,3
Vehkalahti	Pt 14675	Hurmaojan silta KaS-439	0,3		0,3		
Virtasalmi	Mt 459	Virmasjoen silta KaS-5368	0,3				0,3
Ylämaa	Pt 14748	Tevalaisen silta KaS-5116	0,3				0,3
Ylämaa	Pt 14748	Isunojan silta KaS-5122	0,3				0,3
		KAIKKI YHTEENSÄ	17,6	0,2	5,3	3,0	9,1

KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN PÄÄLLYSTETYN TIEVERKON YLLÄPITOKOhteet 1999				
KUN- TA	Kohde	TIE	Päällystys- pituus [m]	Kust. arvio Mmk
Anjalankoski	Kaipainen	6	1213	0,1
Anttola	Anttola-Kokkosenlahti	15143	2400	0,8
Enonkoski	Hanhivirta-Leipämäki	471	4274	1,0
Heinävesi	Rummukkala-Rasimäki	476	14146	2,6
Imatra	Vesivalo-Imatra	6	1165	0,3
Jaala	Vuolenskoski-Jaala, useita osuuksia	363	7250	1,5
Joroinen	Lahnelahti-Joroinen	5	8430	1,8
Joutseno	Joutseno-Hangasjoja	3951	4200	0,4
Joutseno	Ilottulan pt	14832	2651	0,4
Kerimäki	Ruokojärvi	4731	3992	1,3
Kerimäki	Viitamäki, useita osuuksia	15384	3360	0,3
Kotka	Hyväntuulentie	15	5463	1,3
Kouvola, Valkeala	Kiehuva-Käyrälampi	15	2750	1,3
Lappeenranta	Tapavainola-Törölä	3864	5406	1,0
Luumäki	Kaipainen-Pajari	6	4990	1,1
Luumäki	Pajari-Kaitjärvi	6	4894	1,1
Luumäki	Haimila-Jurvala	6	3298	1,0
Luumäki	Huomola-L-rannan raja	6	5777	1,7
Mikkeli	Pitkäjärvi-Kinnari	5	3776	0,7
Mikkeli	Porrassalmi	15131	250	0,1
Mikkeli	Porrassalmi, useita osuuksia	15131	2577	0,5
Mäntyharju	Vihantasalmi-Uutela	5	12697	1,4
Parikkala	Parikkala-Tiviä	4011	2202	0,6
Pertunmaa	Kuortti-Mansikkamäki	15062	7215	2,5
Pieksämäen mlk	Partaharju	15287	250	0,0
Pieksämäki	Partaharju	15287	3883	0,9
Punkaharju	Laukansaari-Punkaharju	14	4365	0,6
Ristiina	Liikala	15124	2704	0,9
Ruokolahti	Immola-Kuntala	3981	5363	0,7
Savonlinna	Kallistahti-Aholahdi	14	6784	1,4
Sulkava	Vilkaharju-Pieksänsaari	435	9962	1,0
Sulkava	Kaskii-Pieksänsaari	436	1210	0,2
Sulkava	Sulkava-Auvila	15178	290	0,1
Sulkava	Sulkava-Auvila	15178	3813	0,7
Valkeala	Hillosensalmi-Voikoski	368	5957	1,1
Vehkalahti	Summala-Husula	26	2440	0,9
Vehkalahti	Pajjärvi-Pyhältö	26	9640	2,9
Vehkalahti	Hamina-Husula	371	1823	0,3
	Kaikki yhteensä		172860	36,6

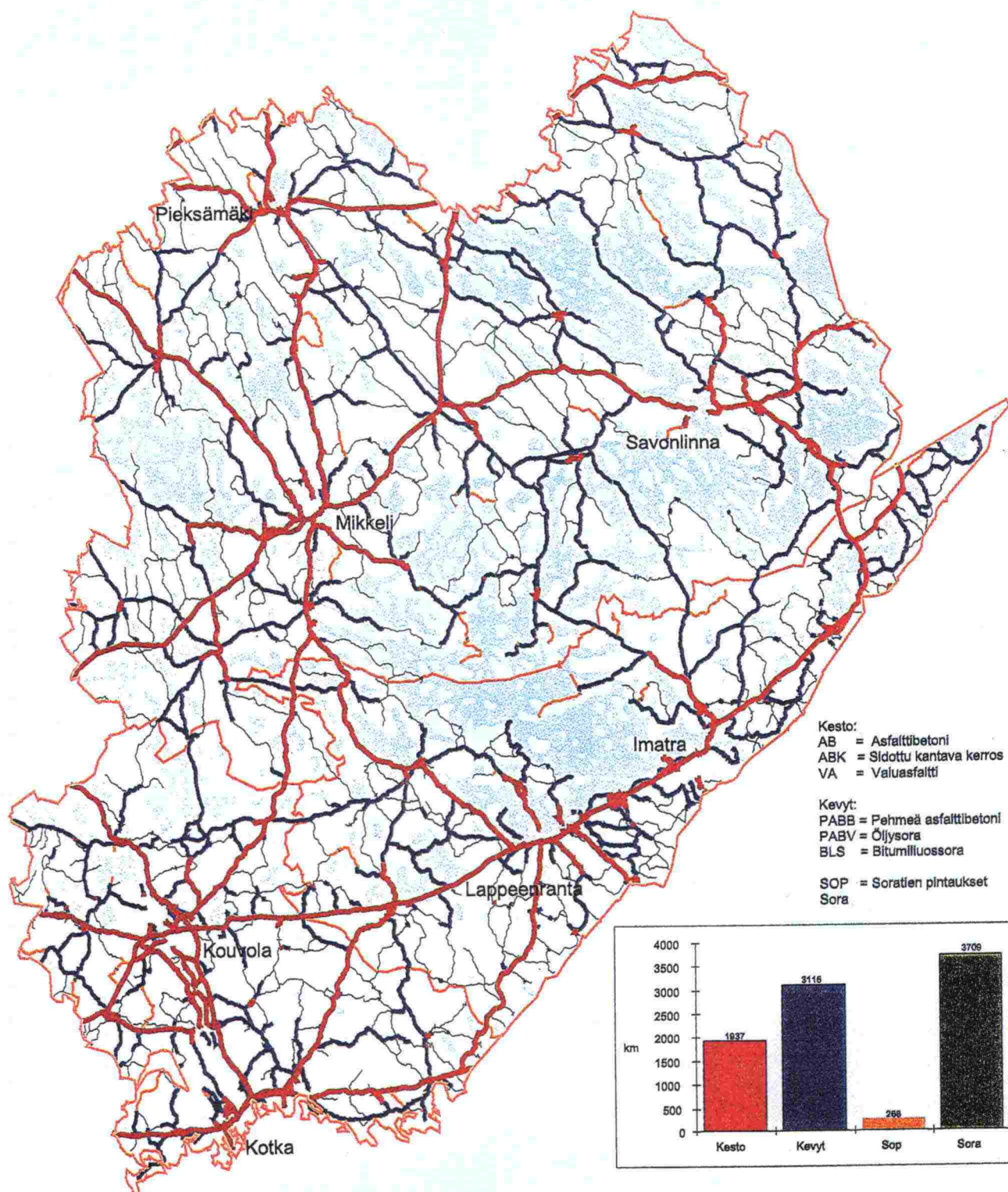
Kaakkois-Suomen tiepiiri Päällystysohjelma 1999



Keskimääräinen vuorokausiliikenne KVL -97



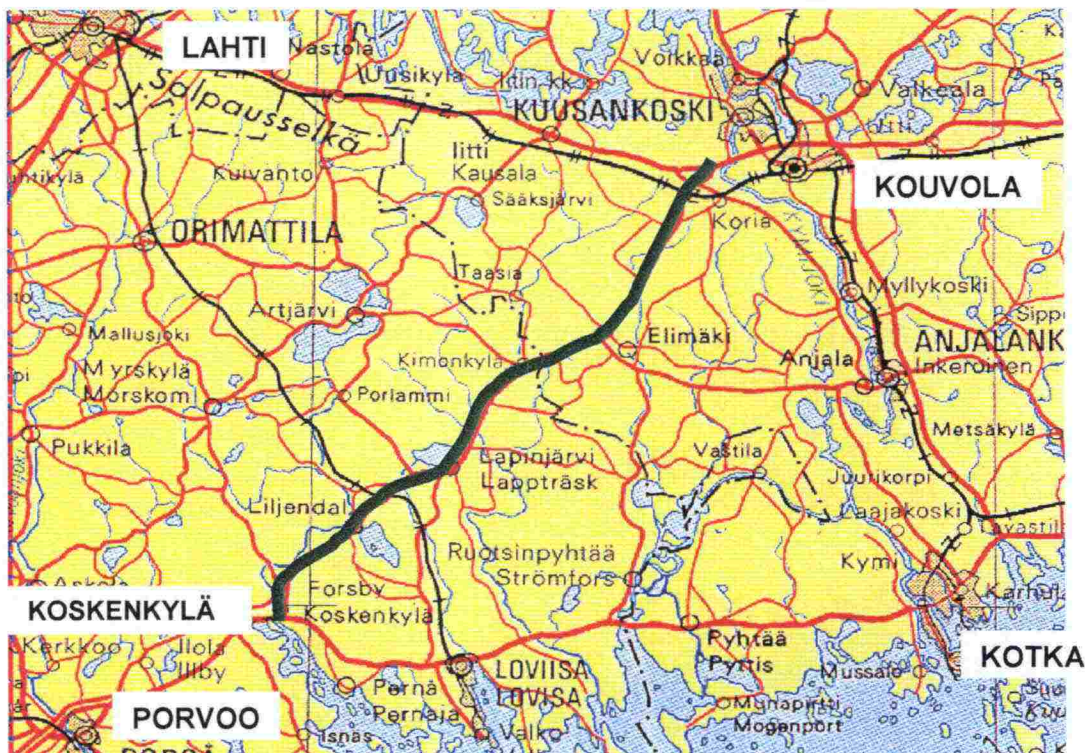
Yleisten teiden päällysteet



Hoitoluokat



Valtatie 6 välillä Koskenkylä - Kouvola



Nykyiset tie- ja liikenneolosuhteet

Valtatie 6 Koskenkylän ja Kouvolan välillä on kapea, moniongelmainen tie. Ongelmia ovat tien kapeus, jyrkät luiskat ja puuttuvat pientareet sekä paikoin huono geometria ja suuri liittymätiheys sekä alhainen nopeusrajoitus ja ohituskelpoisten tieosuuksien puute. Tiellä on runsaasti maatalousliikennettä, joka aiheuttaa vaaratilanteita. Kevyen liikenteen asema on erittäin huono.

Tieosan liikennemäärä on 5 500 – 6 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenteen kausivaihtelu on suuri, kesän keskimääräinen vuorokausiliikenne on 6 600 – 8 300 ajon./vrk. Raskaan liikenteen osuus on arkiliikenteestä 16 prosenttia. Yli 10 000 ajoneuvon vuorokausiliikennemääriä on vuodessa yli 20 kpl. Liikenteen ennustetaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä noin 10 000 autoon vuorokaudessa.

Tieosuudella tapahtuu n. 20 onnettomuutta vuodessa. Sen onnettomuusaste vuosina 1993–1997 oli 18 onn./100 milj.auto-km. Se on 60 % suurempi kuin valtateillä keskimäärin.

Valtatie on osa TERN-verkkoa. Tie on valtavyylä koko itäiseen Suomeen ja sillä on erityinen merkitys elinkeinoelämälle ja matkailulle. Tien merkittävä asema valtakunnallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä edellyttää sujuvaa ja turvallista liikennettä.

Toukokuu 1999
v:\esittelytiet\vt6\vt6KosKou.doc

Suunnitelma

Tie parannetaan pääosin nykyiselle paikalleen. Sitä levennetään noin 5 metriä nykyisestä. Liittymiä vähennetään, parannetaan, kaistoitetaan ja valaistaan. Pahimmat geometriapuutteet korjataan.

Vaikutukset

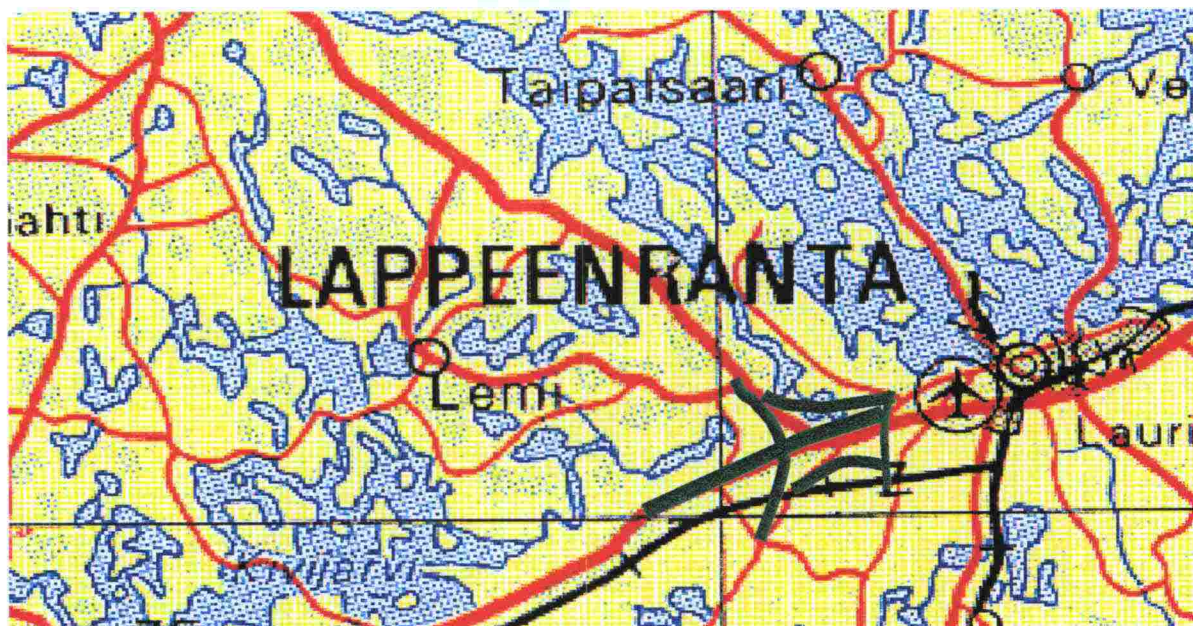
Liikenteen sujuvuus paranee ja ruuhkat vähenyvät. Ohittaminen helpottuu ja tulee turvallisemmaksi. Henkilövahinkoihin johtavien liikenneonnettomuuksien on arvioitu vähenevän 5 – 7 kappaletta vuodessa. Ympäristövaikutukset ovat vähäiset, koska uutta tielinjausta on vähän.

Talous

Hankkeen kustannusarvio on leveäkaistatienä toteutettuna 300 – 400 Mmk. Kustannuksiin vaikuttaa oleellisesti se, millaista turvallisuustasoa toteutukselta edellytetään. Jos vilkkaimmat liittymät toteutetaan eritasoratkaisuin, kustannukset ovat hintahaarukan yläpäässä. Pelkästään tasoliittymiin perustuva ja liikenneturvallisuuden kannalta muutenkin hieman kevennetty ratkaisu on toteutettavissa 300 Mmk kustannuksella.

Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava, h/k on toteutusvaihtoehdosta riippuen 1,1 – 1,5.

Valtatiet 6 ja 13, Lappeenrannan läntiset tiejärjestelyt



Nykyiset tie- ja liikenneolosuhteet

Valtatie 6 on osa TERN-verkkoa. Sen liikenteen ongelmia Lappeenrannan länsi-puolella ovat vilkkaat tasoliittymät, joissa sivusuuntien odotusajat venyvät pitkiksi. Näitä ovat valtatie 13 liittymä Mikkeliin ja neliahaarainen maanteiden 382 ja 3864 liittymä, joka on Lappeenrannan läntisten osien sisääntuloliittymä.

Nopeusrajoitus mainittujen liittymien kohdilla on 80 km/h. Liittymissä tapahtui vuosina 1993 – 97 yhteensä 25 onnettomuutta, joista 9 johti henkilövahinkoihin.

Valtatien 6 keskimääräinen vuorokausiliikenne on 7 200 – 11 000 ajoneuvoa ja valtatie 13 liikenne 4 700 ajoneuvoa. Kesän keskimääräinen vuorokausiliikenne valtatiellä 6 on 8 500 – 12 500 ajoneuvoa ja valtatiellä 13 noin 5 500 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen osuus valtatiellä 6 on 15,5 %. Tietä kuormittaa ja liikenne-ennusteita kasvattaa keskimääräistä enemmän lisääntyvä uusi maankäyttö (uusi asuinalue, uusi suurteurastamo ja muu teollisuus) sekä Nuijamaan raja-aseman voimakkaasti kasvanut kansainvälinen liikenne. Valtatie 6 liikenteen ennustetaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä noin 10 200 – 15 600 autoon vuorokaudessa.

Suunnitelma

Valtatie 6 on suunniteltu parannettavaksi poistamalla tasoliittymät ja rakentamalla Selkäharjun ja Lavolan eritasoliittymät. Maankäytön ja tilanpuutteen vuoksi valtatie 13 ja maantietä 3864 siirretään molempia runsaan kahden kilometrin matkalla. Hankkeeseen kuuluu myös pohjoinen rinnakkaistie, alikulkukäytäviä ja rautatien tasoristeyksen poistaminen Ylämaalle johtavalta maantieltä.

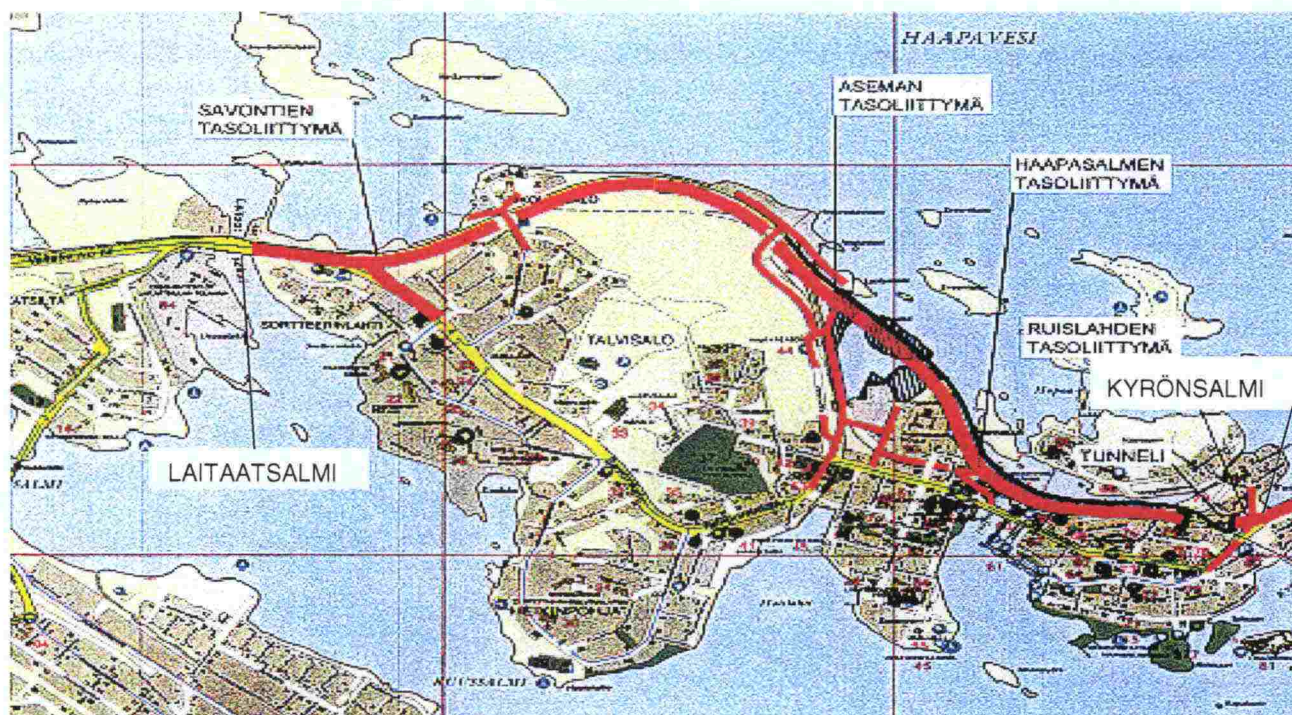
Vaikutukset

Hankkeen toteuttaminen parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta merkittävästi. Myös katuverkossa tapahtuu liikenneverkollisia muutoksia, jotka poistavat ongelmia ja tuovat ajokustannussäästöjä. Ympäristövaikutukset ovat vähäiset valtatie 6 läheisyydessä, koska tie säilyy nykyisellä paikallaan. Nykyisen valtatie 13 läheisyydessä ympäristövaikutukset ovat positiiviset ja ne mahdollistavat alueen maankäytön laajenemisen kaupungin suunnitelmien mukaisesti.

Talous

Arvioidut kokonaiskustannukset ovat 90 Mmk. Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava ja voidaan toteuttaa vaiheittain. Hyötykustannussuhteeksi arvioidaan 1,3.

Valtatien 14 parantaminen Savonlinnan kohdalla



Nykyiset tie-ja liikenneolosuhteet

Valtatie 14 on tärkeä keskisen Suomen poikittaisyhteys valtateiden 5 ja 6 välillä. Sen merkitys kasvaa Parikkalan rajanylityspaikan avautuessa. Tie on Itä-Savon talousalueen runkoväylä ja Savonlinnan kaupungin liikenteellinen selkäranka. Savonlinnassa on noin 29 000 asukasta.

Valtatie 14 kulkee Savonlinnassa kaupungin nauhamaisen keskustaajaman halki. Keskustassa kaikki liikenne käyttää pääkatua, Olavinkatua, jossa ruuhkat, onnettomuudet ja ympäristöhaitat ovat jatkuva ongelma.

Nykyliikennemäärät ovat Olavinkadulla 26000 (kesällä jopa 37000) autoa vuorokaudessa, valtatiellä Kyrönsalmessa 22000 autoa/vrk. ja esikaupunkialueella 14000 autoa/vrk. Liikenteen ennustetaan kasvavan vuoteen 2015 mennessä 22000 – 38000 autoon vuorokaudessa.

Jos Savonlinnan liikenneverkko säilytetään nykyisellään, niin keskustaa halkovan tie-ja katujakson liikenteen sujuvuusongelmat kasvavat entisestään. Pääkatujen ruuhkat siirtyvät yhä enemmän sivukaduille. Samalla haitat kevyelle liikenteelle, asukkaille ja ympäristölle lisääntyvät.

Toukokuu 1999
v:\esittely\Tiet\vt14\vt14.doc/17.5.99

Suunnitelma

Savonlinnan keskustan pohjoisrannalle rakennetaan uusi valtatie välille Laitaatsalmi-Kyrönsalmi. Tieosuuden pituus on 4 kilometriä. Valtatie rakennetaan rautatien viereen keskustan puolelle, mikä mahdollistaa valo-ohjatut tasoliittymät keskustaan. Keskustan tie-ja liikennejärjestelyjä koskeva tiesuunnitelma ja vastaavat asemakaavamuutokset on vahvistettu vuonna 1995. Kaupungin maankäytön kehittäminen on vahvasti sidoksissa tähän hankkeeseen.

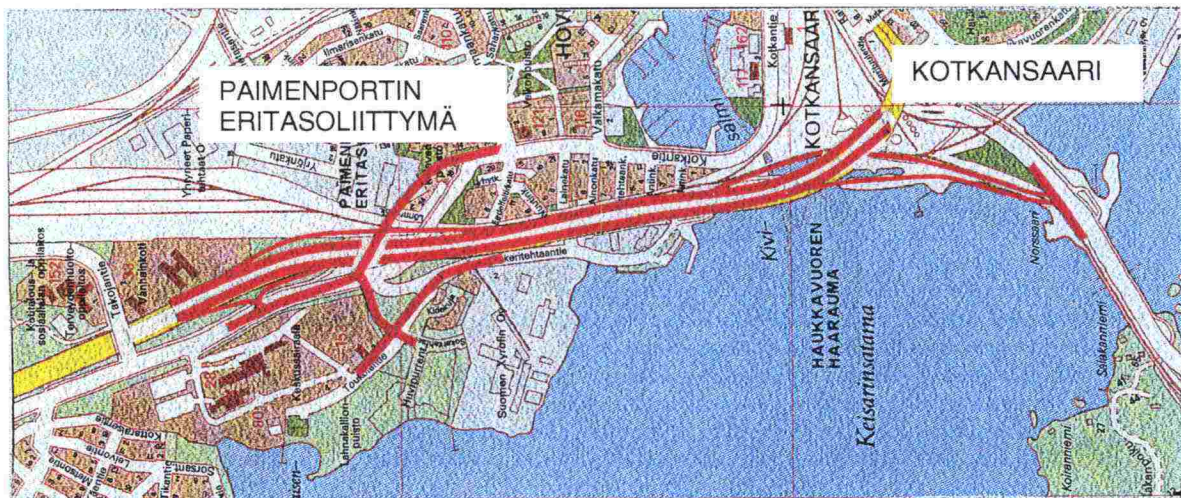
Vaikutukset

Keskustassa ruuhkat häviävät, kun liikenteestä 60% siirtyy uudelle tielle. Toimenpiteet vähentävät vuosittain noin 7 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Kevyen liikenteen turvallisuus paranee. Keskustan viihtyvyys paranee melun, päästöjen ja liikenteen estevaikutuksen vähentyessä. Keskustan pohjoisrannan maisematila paranee. Hanke mahdollistaa keskustaan uutta maankäyttöä ja tiivistää taajamarakennetta.

Talous

Rakentamiskustannukset ovat 250 Mmk. Hankkeen hyöty-kustannussuhde on 3,1.

Hyväntuulentie (valtatie 15), Paimenportti - Haukkavuori



Nykyiset tie- ja liikenneolosuhteet

Hyväntuulentie (vt 15) johtaa valtatieltä 7 Kotkan keskustaan ja sen satamiin Hietaseen ja Mussaloon. Liittymät ovat valo-ohjattuja tasoliittymiä. Yhteydet satamiin eivät ole sujuvia ja turvallisia. Ne ovat hallinnollisesti katuja, vaikka Tielaitoksen keskushallinnon vuonna 1994 hyväksymän tie- ja katuverkon luokittelusuunnitelman mukaan satamiin johtavat yhteydet kuuluvat yleiseen tieverkkoon. Yhteydet Mussalon syväsatamaan kulkevat valtatie 15 päätyttyä mutkaisen ja valo-ohjatun katuverkon kautta.

Valtatie on yksiajoratainen ja nelikaistainen. Paimenportin tasoliittymä on valo-ohjattu. Liittymä ruuhkautuu ajoittain pahoin. Ennustetulla liikenteellä lähestytään valo-ohjatun liittymän kapasiteettia. Tieosalla on 70 km/h nopeusrajoitus ja tasoliittymässä 50 km/h nopeusrajoitus.

Tieosan liikennemäärä on yli 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus on noin 16 % (3 300 ajon./vrk).

Vuosina 1993 – 97 Paimenportin tasoliittymässä tapahtui 29 liikenneonnettomuutta, joista 7 johti henkilövahinkoihin.

Suunnitelma

Paimenportti – Haukkavuori on osa Kyminlinna – Kotkansaari tiesuunnitelmaa. Valtatie on esitetty parannettavaksi erottamalla ajo-suunnat kaiteella varustetulla keskisaarekkeella. Nykyinen valo-ohjattu Paimenportin tasoliittymä korvataan eritasoliittymällä ja Haukkavuoressa tehdään Mussalon syväsatamaan johtavat erkanemis- ja liittymisyhteydet.

Vaikutukset

Hankkeen toteuttaminen selkeyttää alueen liikenneverkkoa, parantaa sen yhdistävyyttä ja sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta merkittävästi. Ruuhkainen ja vaarallinen tasoliittymä poistuu. Syväsataman liikenne siirtyy uudelle sujuvalle reitille pois katuverkolta. Toimenpiteet mahdollistavat nopeusrajoituksen nostamisen valtatiellä arvoon 80 km/h. Yrityselämän toimintaedellytykset paranevat merkittävästi.

Talous

Hankkeen arvioidut rakentamiskustannukset ovat 87 Mmk, josta kaupungin osuus on noin 7 Mmk. Hankkeen hyötykustannussuhde on 2,2. Hyötykustannussuhde kasvavaa merkittävästi, jos mukaan lasketaan katuverkon ajoreittimuutokset ja yritysten toimintaedellytysten paraneminen.



ETELÄ-KARJALAN LIITTO

Tielaitos
Kaakkois-Suomen tiepiiri
KAS-PIIRIN TOIMINTA- JA T
LOUSSUUNNITELMA 1999-2003
24.06.1999 ETO 12
Asian tun:552/99/03/KAS
Ark=TSS Säil=5 Tärk=
Liitteitä 0 P4 KUL

Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 KOUVOLA

16.6.1999

Kannanottopyyntö 7.6.1999 552/99/03/KAS

KANNANOTTO KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMAAN 1999 - 2003

Tienpidon toimintalinja perustuu liikenneministeriön ja tielaitoksen eri asiakirjoissa antamiin ohjeisiin ja Kaakkois-Suomen tieverkon kehittämistarvesuunnitelmaan 2005, josta antamassaan lausunnossa Etelä-Karjalan liitto painotti päätiepainotteista vaihtoehtoa. Samalla tulee kuitenkin huolehtia alemman asteisen tieverkon pitämisestä liikennöitävässä kunnossa. Tavoite merkitsee tarvetta lisätä määrärahoja tienpitoon, muua tapauksessa on vaarana tieverkon rappeutuminen. Tielaitos on laatinut liikenneministeriön asettamien kehysten perusteella tehdyn suunnitelman rinnalle myös vuositasolla 5000 Mmk korkeampaan tasoon tehdyn kehittämisvaihtoehdon. Etelä-Karjalan liitto tukee osaltaan rahoitustason nostoa. Jossain määrin hankkeita on voitu ja voitaneen jatkossakin toteuttaa EU-rahoitusta avuksi käyttäen.

Etelä-Karjalassa pääpaino tulee osoittaa Lappeenranta-Imatra -välin pikaiseen kehittämiseen valtatie 6:lla. Liiton mielestä tien välityskyvyn parantaminen tulee aloittaa pikaisesti esimerkiksi kevennetyn vaihtoehdon pohjalta.

Ahvenlammen ja Lauritsalan eritasoliittymien valmistuminen toteuttavat Etelä-Karjalan logistiikkaprojektin tavoitteita. Valtatien 6 parantamisessa tulee seuravaksi aloittaa Lappeenrannan läntiset tiejärjestelyt, joissa tulee selvittää myös EU-rahoituksen käyttömahdollisuus. Tarkasteltavaksi tulee ottaa myös valtatie parantaminen Muukon kohdalla kevyempänä rakentamisvaihtoehtona.

Valtatie 13 on tärkeä yhteys paitsi valtakunnan sisäisen liikenteen myös Keski- ja Pohjois-Suomesta sekä Norjasta ja Ruotsista Venäjälle suuntautuvan liikenteen kannalta. Tien palvelutaso on heikko erityisesti Suomenniemen kunnan alueella ja yhteyden parantamiseen tulisi päästä pikaisesti.

Valtatien 26 vaiheittainen parantaminen tulee sisällyttää jatkossa ohjelmaan. Taavetti-Hamina -välin parantaminen on tärkeää erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksia ajatellen.

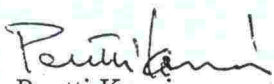
Karhula

Kunnat ottavat eri yhteyksissä osaltaan kantaa yksittäisiin hankkeisiin. Etelä-Karjalan liitto toivoo, että kuntien kannanotot otetaan huomioon toiminta- ja taloussuunnitelmaa kehitettäessä.

Etelä-Karjalan liitto varautuu EU-ohjelmatyössä siihen, että määrättyjä infrastruktuurihankkeita voidaan myös tulevilla ohjelmakaudella toteuttaa EU-rahoituksella läheisessä yhteistyössä tiepiirin kanssa.

Toimintasuunnitelmassa ei ole otettu huomioon Joutsenoon tulevan maakunnallisen jätteenkäsittelylaitoksen liikenneyhteyksien kehittämistä. Etelä-Karjalan liitto kiirehtii näiden liikennejärjestelyjen suunnittelua ja kehittämistä.

ETELÄ-KARJALAN LIITTO



Pentti Komi
maakuntahallituksen
puheenjohtaja



Timo Puttonen
maakuntajohtaja



Mikkeli 28.6.1999

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Kauppamiehenkatu 4
45100 KOUVOLA

ASIA KANNANOTTO KAAKKOIS-SUOMEN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUS-
SUUNNITELMALUONNOKSEEN 1999-2003

Etelä-Savon maakuntaliiton maakuntahallitus on kokouksessaan 21.6.1999 antanut asiasta seuraavan lausunnon:

Perustienpidon rahoituksesta yhä suurempi osuus menee tiestön päivittäisen liikennöitävyyden ylläpitämiseen. Yhä niukkenevan rahoituksen kuristuksessa resurssien kohdentaminen riittävässä määrin juuri päivittäisen liikennöitävyyden ylläpitämiseen on oikein. Tieliikenteen osuus koko liikenteestä on niin hal litseva, että sen halvautuminen lyhyeksikin aikaa aiheuttaisi hyvin hankalia vaikeuksia sekä lisäkustannuksia elinkeinoelämälle ja myös alueen asukkaille.

Edelleen kunnioitettavan pitkä luettelo laajennus- ja uusinvestointikohteita pitää niukentuneen rahoituksen vuoksi nyt sisällään lukuisan joukon kohteita, joiden kustannusarvio on muutama satatuhatta markkaa. Mikäli resurssit pysyvät nykyisellä tasolla ja kuitenkin vaaditaan esim. liikenneturvallisuuksessa parane- mista, vajotaan ennen pitkää näpertelyn tasolle. Vaarana on myös, että toteu- tetaan yhä enemmän sellaisia kohteita, jotka joudutaan ennen käyttöä päät- tymistä uusimaan.

Etelä-Savon kohteita on laajennus- ja uusinvestointikohteiden sekä päällystet- tyjen teiden uusinvestointikohteiden joukossa vuonna 1999 kohtuullinen määrä. Suunnitelmaluonnoksen mukaan osuus tulee kuitenkin jatkossa putoamaan ta- solle, jota maakunta ei voi hyväksyä. Varsinkin kun tarkastelussa tulisi ottaa huomioon lähtötaso, jolta ponnistellaan eteenpäin. Maakuntaliitto pitää tärkeä- nä lähtökohtana suunnitelmaluonnoksessa mainittujen painopistealueiden li- säksi alueellista ja sosiaalista tasa-arvoa. Tiepiirin tulisi turvata myös alemman tieverkon kunnon säilyminen.

Kehittämiskohteista tiepiiri esittää eteenpäin alueensa kiireisimpiä kohteita. Näiden kohteiden (vt 14 Savonlinnan kohta, vt 7 Haminan kohta ja mt 3663 Kuusankoski) ,joukkoon kuuluu ehdottomasti edelleen valtatie 5. Tien paranta- minen on edennyt kohtuullisesti tähän saakka, mutta uhkaa pysähtyä kokonaan nyt työn alla olevien kohteiden valmistuttua. Moniongelmaisen, TERN-verkkoon kuuluvan tien parantaminen on vielä pahasti kesken ja ongelmat kasvavat lii- kennemäärän kasvun myötä.

Suunnitelmaluonnoksessa on TERN-verkkoon sisällytetty myös valtatie 13 Nuijamaa-Mikkeli väliseltä osuudelta, mutta sinänsä tähän verkkoon hyvin so- veltuva kohde on mukana vasta liikenneministeriön luonnoksessa TERN - verkkoon tehtäviksi tarkistuksiksi.

A.R-P

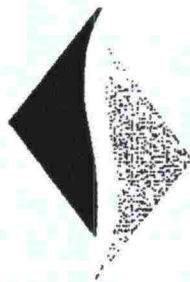
2.

Suunnitelmaluonnoksessa on todettu keskeiset ongelma-alueet paikkansa pitävästi. Moniongelmaisten teiden luettelosta puuttuu kuitenkin valtatie 13 Mikkelin ja Ristiinan väliseltä osuudelta.

ETELÄ-SAVON MAAKUNTALIITTO


Pekka Nikkilä
seutusuunnittelujohtaja


Riitta Paananen
maakuntasiihteeri



Kotka 1.7.1999

KYMENLAAKSON LIITTO

Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehenkatu 4
45100 KOUVOLA

Tielaitos
Kaakkois-Suomen tiepiiri
KAS-PIIRIN TOIMINTA- JA TA
LOUSSUUNNITELMA 1999-2003
02.07.1999 ETO 12
Asian tun:552/99/03/KAS
Ark=TSS Säil=5 Tärk=
Liitteitä 0 *PA KUL*

Lausunto Kaakkois-Suomen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmasta 1999-2003

Tieverkolla on merkittävä osuus Kymenlaakson maakunnassa, sillä liikenteen merkitys elinkeinotoimintojen kehittämisessä puunjalostusteollisuuden ohella on hyvin suuri. Tieliikenteen merkitystä korostaa kansalliset ja kansainväliset kuljetukset.

Kymenlaakson Liitto on perustienpidon hoidossa painottanut päätieverkkoa.

Suunnitelmassa on keskeisimmiksi ongelmiksi nostettu moniongelmaiset valtatiet, tieverkon kehittämistarpeet kaupunkiseuduilla sekä terminaaliihteydet.

Edellä esitettyjen ongelmien ratkaisuihin liittyy liikennejärjestelmän toimivuus. Koko järjestelmän hyvä toimivuus varmistaa niukan rahoituksen optimaalisen käytön.

Perustienpidon rahoitusraami näyttää perustellusta.

Tieverkon kehittämisessä pidetään kiireellisimpinä moniongelmaisia pääteitä sekä kaupunkiseutujen kehätie- ja kapasiteettihankkeita. Erityispanostuskohteenä nykyisellä suunnittelukaudella on E18-yhteyden kehittäminen. Kaakkois-Suomen kannalta myös terminaaliihteyksien kehittäminen on tärkeä kohde-ryhmä.

Kymenlaakson Liitto katsoo, että myös jatkossa E18-yhteyden kehittäminen vaatii erityispanostuksia. Tosin Haminan kohdalla ensimmäiset panostukset tulee kohdistaa nykyisen yhteyden pahimpien ongelmien ratkaisuihin. Muutoin esitetyt painopisteet ovat oikeat.

Regional Council of Kymenlaakso

Postiosoite: PL 35, 48601 KARHULA • Katuosoite: Karhulantie 36 B, 48600 KARHULA, FINLAND

Puh. (05) 287 1333 • Tel. +358 5 287 1333 • Telefax (05) 260 6615

Internet: <http://www.kymenlaakso.fi>

Pankkiyhteydet: Merito 159830-100420 • Lomina 800011-252049

A. R. P

EU:n komissiolle esitetty tavoite 2-ohjelma mahdollistaa tiehankkeiden rahoituksen. Kriteereinä Kymenlaaksossa on ollut tiehankkeissa ja yleisemminkin infrastruktuurihankkeissa periaate, jonka mukaan hankkeiden on parannettava yrityselämän edellytyksiä Kymenlaaksossa.

Kaakkois-Suomen tieverkon kehittämistarvesuunnitelma 2005 toteutumisen arviointityö ja suunnitelman mahdollinen tarkistus saattavat tuoda lausunnolla olevan suunnitelman suunnittelukauden loppupuolelle tarkennuksia, jotka voidaan ottaa huomioon seuraavalla suunnittelukierroksella.

KYMENLAAKSON LIITTO

Projekti-insinööri



Ari Pietarinen

Ari/Aiheet/tekstit/tiepiirin TA&Tosuunnitelmasta lausunto